3 1761 07149902 4

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/quadrosnavaesouc04soar

ADDITAMENTOS

AOS

QUADROS NAVAES

E

EPOPÉA NAVAL PORTUGUEZA

ADDITAMENTOS

AOS

QUADROS NAVAES

E

EPOPÉA NAVAL PORTUGUEZA,

DEDICADOS

E

OFFERECIDOS,

A

SUA MAGESTADE EL-REI

O

SENHOR D. LUIZ,

POR

JOAQUIM PEDRO CELESTINO SOARES,

OFFICIAL DA ARMADA.

TOMO IV

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1869

LIBRARY
APR
5
1970
UNIV. OF TORONTO

A SUA MAGESTADE EL-REI O SENHOR D. LUIZ.

SENHOR:

A mercê que approuve a Vossa Magestade fazer-me em hora tão festiva como esta, na qual ferventes cachoens de espuma cercando graciosas fórmas de guerreiro barco annunciam a milhares de patrioticos espectadores a quéda de hum novo habitante da agua salgada hasteando as Quinas Portuguezas, e escorregando pela carreira do marmoreo estaleiro, em que habeis mãos de intelligentes artistas nacionaes o construiram, para hoje sulcar o ondulante fluido em que ha de singrar até ás mais remotas partes do globo; permittindo que eu colloque o Nome Augusto de Vossa Magestade no rosto do quarto volume dos Quadros Navaes *que acabo de imprimir, hé lisonjeira segurança de que elle será acolhido com favor, e encontrará os mesmos des-*

tinos do marcial navio em sua aventurosa derrota nas vastas planicies do Oceano. Como elle, bafejado por meigas brisas que lhe enfunem todo o pano largo, ou debaixo de borrascosa rajada que lhe entumêça os bolços da ultima véla por esse mar fóra, ou nas ribas mais longiquas onde arvorará brioso a Bandeira e Flamula Bragantinas; assim o meu livro (do mesmo modo que o barco promette) á laia de lancha que lhe vai na alheta amarrada a bem cochada bóça, protegido pelo Nome de hum Rei Marinheiro como o de Vossa Magestade, transportará a essas praias e a toda a circumferencia da terra os nomes dos varoens illustres que, sobre as ondas tem prestado serviços a este paiz no seculo presente.

Senhor. O desejo de os fazer conhecidos

deo-me forças superiores ás que os annos me deveriam ter gasto para o improbo trabalho de buscar por entre centenares de paginas mil factos que os recommendam á consideração das geraçoens futuras; e postoque a obra não corresponda á ancia com que a emprendi, nem por isso deixa de conter noticias que, dispersas como estavam nos escriptos de tantos authores diversos nacionaes e estrangeiros difficilmente poderiam encontrar-se, e que fui colligindo com certa deducção chronologica e fito na idéa principal de desaffrontar este reino e os naturaes delle, das calumnias com que os tem pertendido infamar e abater pennas infieis e invejosas das glorias de Portugal. Foi para as combater, Senhor. que me dediquei a extractar de tão

exquisitas procedencias os documentos que provam a lealdade, o saber e a nobreza de caracter desta raça de Lusitanos que, os primeiros devassaram todos os mares, penetraram no meio dos paizes mais recatados e defezos, assignalaram as suas pegadas nos mais reconditos e incognitos terrenos, e ensinaram o seu idioma aos povos mais desconfiados do trato estrangeiro, quer no centro da China e da Tartaria, e já por toda a area do imperio do cruelissimo Japão, onde chegou a haver o numero de duzentas igrejas frequentadas por milhoens de christãos que entendiam a lingua portugueza.

Senhor. O Imperador Napoleão III ordenando se imprimisse a obra La Flotte de Cesar, *escripta por Augusto Jal, no anno de*

1861, *mostrou que, alem dos seus estudos sobre marinha, protegia com singular estima quem se dedicava a engrandecer esta arma em proveito do seu paiz: Vossa Magestade, que não carece de exemplos de outros Soberanos para proceder com animo verdadeiramente Real, por acto proprio, não só mostra o seu amor pela marinha (cuja carreira abraçou na joventude) concedendo-me a honra de offerecer-lhe hum livro que d'ella trata, se não distingue com summa benevolencia os veteranos que mais se votam ao conhecimento das suas especialidades, acolhendo-os da maneira mais graciosa e lhana que os Imperantes usam praticar.*

Assim Deos dilate por largos annos a preciosa vida de Vossa Magestade, para socego

e bem estar da nossa Patria, como todos havemos mister, e como de todo o coração deseja a Vossa Magestade

Este seu affectuoso e leal subdito, que respeitosamente lhe beija as mãos

Joaquim Pedro Celestino Soares,
Contra-almirante.

Reducto da Inspecção do Arsenal da Marinha, em 15 de Março de 1869.

MARINHA

I

ARTILHARIA VINDA DE MOÇAMBIQUE EM DEZEMBRO DE 1866

Cincoenta canhões de bronze com o peso total de 92:949 kilogrammas, ou 6:294 arrobas proximamente, vieram de Moçambique na barca *Novo Paquete*, para o arsenal da marinha em dezembro ultimo, dos quaes já se derreteram cinco para diversas applicações! Quantos guarneciam as fortalezas da cidade do Santo Nome de Deus, de Macau, na China, fundada em 1557 pelos trinta portuguezes que escaparam á carnagem feita nos quinhentos habitantes de Liampó, lá se venderam; muitos d'elles fundidos ali mesmo por Bocarro em 1640, outros tomados aos hollandezes nos memoraveis dias 20 de junho de 1622 e 17 de junho de 1624, em que estes inimigos bateram o forte de S. Francisco, e desembarcaram da sua armada de quinze naus, oitocentos homens, ficando prisioneiros tresentos, matando-lhe os nossos, commandados por João Soares Vivas, o seu almirante Cornelio Reyertz e quatrocentos soldados, aprisionando-lhe o proprio navio almirante, que depois queimámos, para serem substituidos por artilharia ingleza de ferro! A maior parte das bôcas de fogo de bronze que guarneciam as fortificações de Goa, Mormugão e Aguada foram vendidas por Lopes de Lima, fazendo esquecer terem sido varias d'estas apresadas por Nuno Alvares Botelho aos vinte mil mouros da armada do Achem de duzentos baixeis, commandada pelo famoso Laçamane no dia 4 de dezem-

bro de 1626 nas aguas da historica Malaca, sendo rendida a sua capitanea por nome *Espanto do Mundo,* que jogava cem peças de artilharia e era do comprimento de cem braças, as quaes peças foram distribuidas pelas referidas fortificações para memoria d'aquelle glorioso feito! Quantas do mesmo metal vieram das ameias da fortaleza de S. Miguel da cidade de Loanda, tambem se derreteram nos cadinhos do arsenal da marinha de Lisboa, esquecendo-se que talvez fossem das que serviram a Salvador Correia para expulsar do reino de Angola os hollandezes em 1648, ou mesmo das que estes inimigos da nação portugueza ali deixaram aos seus heroicos vencedores! E não tarda que se mandem buscar as duzentas e vinte e duas e os quinze pedreiros e quatro obuzes que attestam nos dez baluartes e fortes da inclita Diu (restaurados recentemente pelo benemerito governador o major de cavallaria de Portugal, Romão José de Sousa), as façanhas de tantos heroes e de tantas heroinas capitaneadas por Anna Fernandes e a celebre *velha de Diu,* Isabel Fernandes, que a defenderam e conservaram para a patria!

Feitos estes serviços, derretidos nas forjas do arsenal da marinha estes monumentos do valor de nossos avós, e dos quasi fabulosos esforços e dedicação que taes trophéus custaram, apenas restará para indicio do que foram os portuguezes dos seculos passados, o que dizem as chronicas d'esse tempo, que estrangeiros invejosos da nossa gloria hão de combater e tornar suspeitas; e finalmente continuando o mesmo systema de apagar todos os vestigios do patriotismo e valor da gente d'este paiz, derretendo e fundindo as peças que guarneciam essas muralhas e baterias levantadas por Duarte de Mello em 1507 na ilha de Moçambique, ha de até duvidar-se que ellas serviram para defender a gloriosa fortaleza de S. Sebastião do assedio que os hollandezes lhe fizeram no anno de 1630, com as quaes se lhe metteu no fundo huma das suas naos, d'onde se poderam tirar alguns d'esses canhões incluidos no numero dos cincoenta remettidos d'ali em dezembro ultimo com escudo hollandez, e mais esquecer-se ou completamente igno-

rar-se que muitas d'estas bôcas de fogo serviram para afugentar os inimigos, que se retiraram no fim de sete semanas bem escalavrados, pelos raspões das balas, nos fustes, nos golfinhos e na bolada, bem como que as pontarias dos atacantes eram certeiras e dentro de curto alcance, e mais ainda mostravam e mostram as peças fundidas por Bocarro, de calibre 40, e muitas vindas de Moçambique com escudo portuguez, de calibres iguaes ou superiores, denotando a esphera, a roda de Santa Catharina e outros symbolos e legendas do tempo de el-rei D. Manuel, de D. Sebastião, D. Affonso VI, etc., que vae por tres seculos, a sciencia dos nossos militares e artistas em tão apartadas e inhospitas regiões, igualava o que hoje ha de mais primoroso na Europa, fundindo obuzes e pedreiros de calibre 60 e 96 de hum acabamente perfeito, como se podem ver no arsenal de marinha, em quanto os fornos ou cadinhos do mesmo arsenal não os reduzirem a materia informe e fluida, vasada em moldes de machos de leme e de cavilhas que serão mais significativos!

No entretanto aqui daremos a descripção d'estas peças condemnadas ao fogo, para a todo o tempo constar o apreço que d'ellas fizeram e a consideração que deveriam merecer depois do seu secular serviço e nacional procedencia, parecendo-nos que, mandando-se á exposição de París a custodia feita com o primeiro oiro que veiu da India, deveria ser acompanhada por algum dos canhões que serviram para esse oiro se conquistar.

A descripção hé a seguinte:

4 Peças com os n.º 1, 12, 27 e 28, de calibre $0^m,13$, tendo de comprimento $2^m,90$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,422$. Pesam a n.º 1, 633 kilogrammas, n.º 12, 1:528 kilogrammas, a n.º 27, 1:664 kilogrammas e a n.º 28, 1:539 kilogrammas. Têm no primeiro reforço armas reaes portuguezas, e por baixo a seguinte inscripção: *D. Affonso 6.º Rey de Portugal. Sendo Tenente G. Henrique de Miranda — Matias Escartins me fez — Lx.ª* 1665.

São bôcas de fogo que podem servir para exemplares da ar-

tilharia portugueza do seculo XVII e reinado de D. Affonso VI. A construcção d'ellas hé muito similhante ás da actual artilharia, differem apenas em terem a culatra plana, e em logar de botão hum golfinho formando olhal.

N.º 5 — Peça colubrina de calibre 0m,10, tem 3m,32 de comprimento e 0m,45 de diametro na facha alta da culatra, e pesa 1:328 kilogrammas. Na bolada tem sete estrellas em tres linhas, duas na primeira, tres na segunda e duas na terceira. Por baixo do escudo lê-se a palavra *Pati* sobre a letra A.

Esta bôca de fogo pela legenda deve ser artilharia gentilica; differe da artilharia moderna, porque só tem primeiro reforço e bolada, faltando-lhe o segundo reforço e não tem golfinhos.

N.º 6 — Peça obuz de calibre 0m,17, tem de comprimento 2m,13, e de diametro na facha alta 0m,29. Pesa 563 kilogrammas. Na bolada tem as armas reaes portuguezas, e por baixo das armas huma esphera, a que se segue huma legenda cujos caracteres não podem ser aqui reproduzidos.

Esta bôca de fogo hé hum valioso exemplar da nossa artilharia do seculo XVI e reinado de D. Manuel, de quem tem as armas, hé de fundição e acabamento perfeitos e muito similhante á novissima artilharia chamada de montanha, com as seguintes differenças: 1.º, os golfinhos são substituidos por quatro argolas, sendo duas na bolada e duas no primeira reforço; — 2.º, a culatra hé plana, sendo o botão substituido por huma argola, não collocada no centro da culatra como o botão, e porém sim para a parte superior como a artilharia de montanha; tem camara cylindrica de 46 centimetros de extensão e rebaixamento ou diminuição de vivo dos metaes no primeiro reforço e exteriormente, e além d'isto tem segundo reforço e bolada.

N.º 10 — Peça de calibre 0m,13, tendo de comprimento 2m,91, e de diametro na facha alta da culatra 0m,41. Pesa 1:598 kilogrammas. No primeiro reforço tem armas reaes portuguezas e por baixo d'estas a seguinte inscripção: *D. Pedro Principe de Portugal. — Francisco Barreto, Presidente da Junta do Comercio geral do Brazil me mandou fazer. Lx.ª* 1676.

Esta bôca de fogo póde servir para exemplar da artilharia do seculo XVII e regencia do principe D. Pedro, depois rei segundo do nome; tem, como a artilharia moderna, bolada e dois reforços, e differe d'esta por ter a culatra plana, sendo o botão substituido por hum golfinho formando olhal. Da legenda que tem, deprehende-se que esta bôca de fogo foi offerecida pela junta do commercio do Brazil ao principe regente D. Pedro.

12 Peças com os numeros 8, 13, 17, 25, 26, 29, 33, 36, 37, 40, 45 e 48, pesando a primeira 2:160 kilogrammas, a segunda 1:978, a terceira 2:204, a quarta 2:229, a quinta 2:334, a sexta 2:279, a setima 2:339, a oitava 2:269, a nona 2:329, a de cima 2:260, a decima primeira 2:377 e a decima segunda 2:362. No primeiro reforço tem armas reaes portuguezas e por baixo das armas a seguinte inscripção:

D. José Primeiro Sendo Tenente general Manuel Gomes de Carvalho Silva. Na facha alta da culatra lê-se:—*Jamerbuggen me fecit enchuæ — A.º* 1722.

Esta bôca de fogo póde servir para exemplar de artilharia portugueza do seculo XVIII e reinado de D. José I

Tem dois reforços e bolada, e tanto os golfinhos, como as molduras do segundo reforço e culatra tem emblemas guerreiros e ornatos. É notavel pela excellente fundição, brocamento e estado de conservação.

N.º 14—Peça de calibre $0^m,13$. Tem de comprimento $3^m,16$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,41$. Pesa 1:228 kilogrammas. Tem armas reaes hespanholas no primeiro reforço, e por baixo das armas a seguinte inscripção;

D. Philippe II Rey de España D. Juan de Acuña su Capitan General de la Artilleria. Ano de 1591.

Esta peça, apesar de não ser portugueza, deve ser conservada, não só como exemplar de artilharia de seculo XVI, como tambem porque tendo sido tocada por tres balas, das quaes uma amassou-lhe a tulipa, outra partiu-lhe hum golfinho, e a terceira fez-lhe hum raspão entre os golfinhos, mostra quão serios foram os ataques a que resistiu Moçambique durante a dominação hespanhola.

Hé inteiramente similhante á artilharia do seculo XVIII, com a differença de ter a culatra plana, e em logar de botão hum olhal formado por hum golfinho.

N.º 15—Peça de calibre 0m,14. Tem de comprimento 2m,82, e de diametro na facha alta da culatra 0m,435. Pesa 1:893 kilogrammas. No primeiro reforço tem armas reaes portuguezas sobre roda de navalhas de Santa Catharina, e por baixo da roda de navalhas lê-se a seguinte inscripção:

Da cidade de Goa fez en o A de 1623.

Junto á moldura do fogão tem as letras P D B.

Esta peça deve ser conservada como documento do estado de adiantamento na fundição das bôcas de fogo nas nossas colonias no principio do seculo XVII.

Só differe da artilharia ordinaria em ter o segundo reforço muito pequeno, e pouco maior que o espaço que occupam os golfinhos no sentido do comprimento.

N.º 18—Pedreiro de calibre 0m,233. Tem de comprimento 2m,99 e de diametro na facha alta da culatra 0m,41. Pesa 1:689 kilogrammas. Tem na bolada escudo de armas reaes portuguezas, e por baixo das armas huma esphera armillar.

Esta bôca de fogo deve ser conservada como modelo da artilharia portugueza do seculo XVI e reinado de D. Manuel; hé notavel não só pela sua perfeita fundição e brocamento, como por ser muitissimo similhante á modernissima artilharia chamada de montanha, cujo invento-se attribue a Napoleão III. Como ella, tem tres reforços, havendo no primeiro huma diminuição no vivo dos metaes na parte exterior, camara cylindrica, e toda a fórma na alma da artilharia conhecida pela dominação de—peças obuzes—ou segundo os francezes—*obusiers ou canons-obusiers;* qualidades de bôcas de fogo que se chamam modernas.

Differe das modernas bôcas de fogo do seu genero: 1.º, em ter quatro arganéus em substituição dos golfinhos, sendo dois na bolada e dois no primeiro reforço; 2.º, em a culatra ser plana; e 3.º, em ter hum arganéu em substituição do botão.

Os arganéus ou argolas são fundidos conjunctamente com a

bôca de fogo, e os olhaes representam huma rosca de cabo; tanto estes como os arganéus são de huma fundição perfeitissima.

N.º 19—Peça de calibre 0m,135. Tem de comprimento 3m,30, e de diametro na facha alta da culatra 0m,48. Pesa 2:329 kilogrammas. No primeiro reforço tem escudo de armas reaes portuguezas, sobreposto de huma corôa ducal; aos lados do escudo tem dois anjos, dos quaes o do lado direito tem sobre a cabeça huma esphera armillar e o do lado esquerdo huma cruz. A corôa está assente sobre hum circulo, na parte superior do qual, correspondendo ao centro da corôa, tem huma cruz. Por baixo das armas, hum leão coroado e a seguinte inscripção:

Antonio Teles De Meneses Governador da India a mandou fazer no anno de 1640. No fogão. *Por Manuel Tavares Bocarro.*

Esta bôca de fogo póde ser dispensada como exemplar, por isso que ha a n.º 15, que hé de 1623.

Tem dois reforços e bolada, e tanto os golfinhos como a culatra e botão são lavrados.

N.º 20—Peça do calibre 0m,14. Tem de comprimento 2m,82, e de diametro na facha alta da culatra 0m,44. Pesa 2:254 kilogrammas. Tem no primeiro reforço armas reaes hespanholas, e por baixo armas de marquez, tendo por timbre hum leão com hum facho. Na facha alta da culatra tem huma inscripção que não podémos decifrar.

Não tem segundo reforço, só tem primeiro e bolada. Pela fórma das armas parece ser artilharia do tempo de Carlos V.

Deve ser conservada como exemplar da artilharia hespanhola do seculo XVI.

Duas peças com os numeros 22 e 32. São de calibre 0m,135 e têem 2m,925 de comprimento e 0m,44 de diametro na facha alta da culatra. A n.º 22 pesa 1:669 kilogrammas, e a n.º 32 pesa 1:479 kilogrammas. Têem no primeiro reforço armas reaes hespanholas, e por baixo das armas a seguinte inscripção:

Dom Phelippe 4.º Rey D España — El Marquez De La Thinojo su Capitan General de la artilleria A. 1625. No fogão lê-se: *Fernando de Ballestro em Lisboa.*

Estas bôcas de fogo devem ser conservadas como exemplares da artilharia do seculo XVII e reinado de Filippe III de Portugal.

São como a artilharia moderna, differindo d'esta só em terem a culatra plana, e em ser o botão substituido por hum golfinho formando olhal.

N.º 24 — Peça de calibre $0^m,135$. Tem de comprimento $2^m,925$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,44$. Pesa 1:558 kilogrammas. No primeiro reforço tem armas reaes portuguezas, e por baixo d'ellas as letras A. C. F. Na moldura da facha alta ha huma inscripção que não podémos entender.

Tem dois reforços, bolada, culatra plana, e o botão é sustituido por hum golfinho formando olhal.

N.os 38, 31, 49 e 50. — Quatro peças de calibre $0^m,155$. Têem de comprimento $3^m,14$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,48$. Pesam, a n.º 38, 2:382 kilogrammas, a n.º 31, 2:249 kilogrammas, a n.º 49, 2:232 kilogrammas, e a n.º 50, 2:277 kilogrammas. Têm na bolada armas reaes portuguezas, no primeiro reforço hum brazão com corôa ducal, por baixo do brazão humas armas de cavalleiro, tendo hum escudo com 9 cunhas e huma facha envolta com as quinas. Por baixo do escudo de cavalleiro lê-se:

Juan Pasquer de Acuña, Capt Gel Del Artilleria — Do Reyno de Napoles P. Sua M. Na facha alta tem a seguinte inscripção: *Opus — Xpophoro — Jordani — Neapolitani no ano* D. N. MDLXXXXI.

Estas bôcas de fogo, que pela legenda se vê terem sido feitas em Napoles, quando aquelle reino como o nosso estava debaixo do dominio hespanhol, foram depois naturalmente conduzidas para Portugal e depois para Moçambique, visto pertencerem a hum reino, que teve igual sorte que o nosso, e o serviço que naturalmente prestaram em Moçambique quando

aquella possessão foi atacada pelos hollandezes; devem ser conservadas.

Só têm hum reforço e bolada e os golfinhos.

N.º 39—Peça de calibre $0^m,16$. Tem de comprimento $3^m,04$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,17$. Pesa 1:317 kilogrammas.

Tem no primeiro reforço armas reaes portuguezas; por baixo das armas

*Sebastianno * I * D **

G * LV *

Na facha alta,

Opus remigy. De U. -Miclinien

Esta peça deve ser conservada como exemplar de artilharia portugueza do seculo XVI e reinado de D. Sebastião; tem supporte para feixos fundido conjunctamente com ella; tanto o botão como a culatra e os golfinhos são lavrados.

N.ºs 40, 41, 43, 44 e 47.—Cinco peças do calibre $0^m,15$. Têem de comprimento $2^m,84$, e de diametro na facha alta da culatra $0^m,47$. Pesam, a n.º 40, 1:722 kilogrammas, a n.º 41, 1:757 kilogrammas, a n.º 43, 1:707 kilogrammas, a n.º 44, 1:767 kilogrammas, a n.º 47, 1687 kilogrammas. Têm no primeiro reforço hum escudo liso, no qual de cada lado ha huma figura representando hum satyro. Na facha alta da culatra lê-se:

KYLIANUS WEGEWART ME FECIT CAPIS—1640.

Têem bolada, primeiro e segundo reforços e supporte para feixos; tanto a tulipa como o primeiro e segundo reforços e o botão são lavrados.

Estas peças são hollandezas e do tempo da republica, como se vê pelas armas, e só se póde explicar a sua existencia em Moçambique ou por terem sido tomadas aos hollandezes quando bloquearam o porto d'aquella cidade, ou por terem sido mandadas de Macau onde tambem se tomou artilharia aos hollandezes, porque só depois de 1640 hé que se mandaram fa-

zer em Hollanda. Em qualquer das hypotheses são monumentos historicos que devem ser guardados.

N.os 30, 3 e 21.—Tres peças de calibre 0m,13, tendo de comprimento 3m,49, e de diametro na facha alta da culatra 0m,35. A n.º 30 pesa 1:574 kilogrammas, a n.º 3 pesa 1:773, e a n.º 21 pesa 1:309. Têm armas reaes portuguezas, sobrepondo huma esphera armillar, e por baixo da esphera: 1515.

Estas peças devem ser conservadas como exemplares de artilharia portugueza do principio do seculo XVI e reinado de D. Manuel.

Têm dois reforços e bolada. Os golfinhos são substituidos por quatro argolas. sendo duas no primeiro reforço e duas na bolada. O botão é cylindrico.

N.º 35.—Peça de calibre 0m,13. Tem de comprimento 3m,08, e de diametro na facha alta da culatra 0m,42. Pesa 1:824 kilogrammas. Tem armas reaes portuguezas do tempo dos Filippes.

Esta bôca de fogo não tem nada de notavel na sua construcção. Não póde determinar-se a data da sua construcção por não ter legenda alguma.

N.º 46—Peça de calibre 0m,19. Tem de comprimento 3m,28 Pesa 2:517 kilogrammas. Tem armas reaes portuguezas.

Esta bôca de fogo, que pelas armas deve ser do reinado de D. Manuel ou do de D. João III, hé digna de conservar-se como modelo. Tem amassamento produzido pelos choques de duas balas no grosso da bôca ou tulipa, que não podem ter sido feitos senão pelo fogo dos navios hollandezes que bloquearam Moçambique.

Tem de diametro na facha alta da culatra 0m,48.

N.º 42—Peça de calibre 0m,155. Tem de comprimento 3m,91. Pesa 2:097 kilogrammas. Tem armas reaes portuguezas, por baixo das quaes se lê:

D. João IIII Rey de Portugal. No fogão junto ao ouvido tem o seguinte:—Lx.ª 1641.

Esta bôca de fogo deve conservar-se como exemplar de artilharia portugueza do seculo XVII e reinado de D. João IV.

Tem de diametro na facha alta da culatra $0^m,48$.

N.os 9 e 11.—Duas peças de calibre $0^m,13$. Têm de comprimento $2^m,80$. Pesam, a primeira 1:783 kilogrammas, e a segunda 1:528. Têm armas reaes portuguezas, e as seguintes letras *D P B*.

Têm dois reforços e bolada; não póde determinar-se epocha, porque não têm legenda alguma. Devem ficar pertencendo ao museu de marinha pelas circumstancias apontadas, e por terem guarnecido a fortaleza de S. Sebastião de Moçambique as seguintes quinze bôcas de fogo de bronze.

N.º 18—Exemplar de artilharia portugueza no principio do seculo XVI e reinado de el-rei D. Manuel. Notavel pelo excellente brocamento e fundição. Tem camara.

N.º 30—Exemplar de artilharia portugueza no principio do seculo XVI e reinado de el-rei D. Manuel. Peça colubrina como a n.º 18, muito perfeita.

N.º 39—Exemplar de artilharia portugueza no meiado do seculo XVI e reinado de el-rei D. Sebastião.

N.º 46—Exemplar de artilharia portugueza do seculo XVI. Tem amassamento de balas, que de certo foram feitos pelos hollandezes quando atacaram Moçambique.

N.º 14—Exemplar de artilharia hespanhola nos fins do seculo XVI e reinado de Filippe II de Hespanha e I de Portugal; apresenta estragos de tres balas dos hollandezes quando estes atacaram Moçambique.

N.º 38—Exemplar de artilharia napolitana nos fins do seculo XVI, quando aquelle reino, como o nosso, estava debaixo do dominio hespanhol.

N.º 22—Exemplar de artilharia portugueza no principio do seculo XVI e reinado de el-rei D. Filippe IV de Hespanha e III de Portugal, feita em Lisboa.

N.º 42—Exemplar de artilharia portugueza no meiado do seculo XVII e reinado de el-rei D. João IV.

N.º 1—Exemplar de artilharia portugueza no meiado do seculo XVII e reinado de el-rei D. Affonso VI.

N.º 10—Exemplar de artilharia portugueza nos fins do se-

culo XVII e regencia do principe D. Pedro, depois rei segundo do nome.

N.º 8 — Exemplar de artilharia portugueza no meiado do seculo XVIII e reinado de el-rei D. José I.

N.º 15 — Exemplar de artilharia portugueza fundida na India no principio do seculo XVII. Documento precioso do estado de adiantamento na fundição de bôcas de fogo de bronze nas nossas colonias em tão remotas eras e debaixo do jugo hespanhol.

N.º 19 — Exemplar da artilharia portugueza fundida na India no meiado do seculo XVII.

N.º 40 — Peça hollandeza, que pela data e circumstancia de se achar em Moçambique, foi de certo tomada aos hollandezes quando bloquearam aquella cidade, ou mandada para ali de Macau onde alguns navios foram tomados quando, durante a dominação hespanhola, atacaram as nossas colonias.

N.º 5 — Esta peça pelas armas e legenda deve ser de artilharia gentilica e por nós tomada.

Acima ficam descriptas quarenta e cinco das cincoenta bôcas de fogo de bronze, que a bordo da barca portugueza *Novo Paquete* foram conduzidas de Moçambique para Lisboa, e entregues no arsenal de marinha em dezembro de 1866.

II

ARTILHARIA TOMADA AOS FRANCEZES NA BATALHA DE VICTORIA REFERIDA AOS CINCOENTA CANHÕES DE BRONZE VINDOS DE MOÇAMBIQUE

Guardam-se religiosamente no museu do arsenal do exercito a Santa Clara, como reliquias do valor e esforços do soldado portuguez contra as hostes do primeiro capitão do seculo, parte das cento e cincoenta bôcas de fogo que os alliados lhe tomaram no dia 21 de julho de 1813[1]; e porque no rateio dos despojos, coubessem á tropa de Portugal varias peças que os francezes haviam apprehendido aos hespanhoes n'outros recontros, e se incluiam no glorioso trophéu por nós arrecadado, não tolerou o insoffrido governo d'aquella nação, que as armas reaes do seu paiz reveladas nos fustes de taes bôcas de fogo, servissem de engaste ás corôas de louro co-

[1] Entraram no arsenal do exercito em 6 de junho de 1814, vindos de Santanper por mar, os despojos da batalha de Victoria pertencentes ao exercito portuguez constantes da relação juncta: Cincoenta bôcas de fogo, todas de bronze, a saber: Huma peça de calibre de doze, e pesada; cinco ditas do mesmo calibre, ligeiras; quinze ditas do calibre oito; cinco ditas de calibre seis; quinze ditas de calibre de quatro. Obuses nove; a saber: Hum de oito pollegadas e meia. Cincoenta carros manchegos com cincoenta rodas de reserva. Cincoenta barris cheios de polvora de differentes calibres. Sessenta caixotes de cartuxos fixos a bala e de differentes calibres. Mil novecentos oitenta e quatro balas de calibre oito. Dezeseis caixas de entrefalcas dos reparos. *Gazeta de Lisboa.* N.º 132 Anno 1814. Segunda feira 6 de junho.

lhidas pelos portuguezes no ensanguentado campo da batalha de Victoria (onde elles e os inglezes deixaram mortas quinhentas e huma praças, ficando-lhes feridas duas mil oitocentas e sete) tratou de as reclamar, vindo ao Tejo a fragata *Bilbáo* para as conduzir, como se effectuou, expoliando-se o museu de tão valiosas preciosidades, para serem recebidas a bordo da mesma fragata por ordem do tenebroso ministerio de 6 de outubro, cognominado da *embuscada,* sendo n'este proceder menos patriotico do que os mandatarios do poder absoluto D. Miguel Pereira Forjaz, marquezes de Olhão e de Borba, principal Sousa, e Ricardo Raymundo que nunca as cederam aos nossos pretenciosos vizinhos, mostrando em tal resistencia o seu coração portuguez, embora endurecido pelo fanatismo, e pelas idéas despoticas que os desvairavam; mas palpitando-lhes de pundonor e de honra nacional, a que era useira a gente d'esses tempos. Assim, conserva o exercito no museu de Santa Clara, o inestimavel monumento dos seus serviços á patria, composto apenas das bôcas de fogo puramente francezas, que podera talvez dispensar em vista de outras provas de igual valia, quaes os louvores que lhe dirigiu o principe regente da Gran-Bretanha, na abertura do parlamento em 4 de novembro de 1813, e mais ainda em presença dos officios dos generaes d'aquella nação, testemunhas oculares e insuspeitas do seu heroismo, publicados nas *Gazetas de Lisboa* do mesmo anno, que demonstram as suas façanhas n'essa luta gigante de sete annos de encarniçada guerra, terminando por campearem victoriosos nas fortificações e muros de Toulouse os estandartes das Quinas de Affonso Henriques.

A arma da marinha, que já possuia hum nucleo de museu naval composto de artefactos e modelos de navios antigos cedidos por sua magestade a rainha a senhora D. Maria II do museu do paço da Ajuda, e deveu ao sr. Mendès Leal quando ministro, a criação d'este estabelecimento com pessoal technico, parece dever enriquecel-o com quantas armas e bôcas de fogo existirem, que attestem os combates e triumphos da sua gente do mar em aguas e praias longiquas, com muita maior ra-

são do que o exercito conserva as apresadas aos francezes na batalha de Victoria, quer por estas serem ganhas por tropas pelejando a par das inglezas, que nunca deixarão de engrandecer a sua admiravel conducta, quer pelos documentos do seu transcendental resultado, sabido nas quatro partes do mundo.

E do heroismo e bellicas empresas do marinheiro portuguez, presenciadas apenas pelos vencidos, não ha mais noticia do que a dada pelos historiadores nacionaes, que podem tomar-se por menos verdadeiros e apaixonados, duvidando-se mesmo da existencia dos factos por elles descriptos, como vimos no *Moniteur de la Flotte de* 10 *de outubro de* 1861, onde mr. Mallatt de Basilan negou a grandeza do combate da Bôca-Tigre, no qual os seis navios mercantes esquipados em Macau desbaratára as tres armadas de duzentos e setenta juncos do poderosissimo levantado e pirata *Qua-apou-Chai*, guarnecidos por dezeseis mil mancebos e cinco mil mulheres, com mil e duzentas peças de artilharia, que se mandaram ao principe regente, a fim de elle permittir que se levantasse com ellas no Rio de Janeiro hum obelisco para mostrar á posteridade aquella singular victoria; mas como similhante lembrança não tivesse effeito, ficando sómente a memoria do facto, e tal batalha descriptos nos officios de vice-rei Conde de Sarzedas, do governador Lucas José de Alvarenga e nos annaes da *leal* cidade *(Não ha outra mais leal!* exclamou D. João IV, ouvindo a noticia de elle ter sido ali acclamado, ficando-lhe este titulo de brazão) atreveu-se o mesmo mr. de Basilan a negar a authenticidade d'aquelle estrondoso successo, dizendo por descargo de consciencia: *Mais comme il faut faire de l'histoire, nous reproduirons ce qui disent les portugais, qui prétendent avoir vaincu ces pirates.* O certo hé que o exercito não tem as peças apresadas aos francezes sobre altares, por lhe ser essa collocação materialmente impossivel, mas tem-nas como em hum templo no seu Pantheon militar onde lhe rende culto, conservando-as n'hum estado de aceio e limpeza, n'hum perfume de incenso e religiosismo patrio, que bem mostram o apreço e respeito devidos a tão monumental trophéu.

A marinha pois, que não só devia imitar o exercito no empenho de glorificar os serviços dos seus camaradas, se não avantajar-se nos meios de tornar bem notorios o denodo, o merito e dedicação dos seus marinheiros, tem até hoje descurado de lhe erguer altares; mas agora que ha logar apropriado onde elles se levantem, agora que a occasião os faz lembrar, e todos os instinctos de honra nacional e de verdade historica os aconselham, não destrua por hum vandalismo inadmissivel e contrario á civilisação do seculo, as provas palpaveis da valentia e sciencia dos seus guerreiros, derretendo e extinguindo os canhões restantes vindos da fortaleza de Moçambique; faça collocar em posição decente, e no museu da marinha, não só esta preciosidade archeologica da sua historia naval, senão todas as armas portateis que podérem obter-se dos depositos bellicos das possessões ultramarinas do tempo da conquista ou epochas remotas, onde os devotos da sua fama, e mesmo fanaticos da gloria e do nome portuguez possam hir render adorações a quem, por suas fadigas e a troco do seu generoso sangue derramado, alcançou para a patria tão indubitaveis testemunhos da grandeza de animo e nobre estirpe da gente d'este paiz.

III

HUM ESTOQUE DE AGUA

Era sexta feira, 9 de agosto, em que esperavamos pegar na nossa boia defronte do arsenal, com 28 dias de viagem de ida e volta ao Havre, onde haviamos conduzido inesperadamente, e com carta de prego, o americano Goulart da Silveira.

Todos, o distincto commandante, os officiaes e a marinhagem trasbordava-lhes o peito de alegria, e palpitava-lhes o coração de gosto e de vaidade: aquelle, por ter desempenhado a sua commissão breve e satisfatoriamente; os outros pelo prompto regresso á patria depois da ancia da extemporanea sahída com carta de prego, seis mezes de comedorias, ignorando-se o destino, e por terem aproveitado a demora dos dois dias que houve no surgidouro, em dar a sua corrida a París, embriagando-se de admiração e prazer na vista dos milhares e milhares de maravilhas patentes na exposição universal d'aquella cidade; e os marinheiros por terem entrado n'um dos melhores portos da França, em vez de cortarem os mares de Angola, e palrarem de bordo para a terra ou sobre os magestosos caes, com o mulherio do paiz, que os afagava de continuo.

O tempo era bellissimo, ainda no poente o céo conservava o crepusculo avermelhado pelo clarão que o sol espargia muito depois de immerso no Oceano; a leste, scintillavam

as estrellas com hum brilho só visivel na ethérea abobada que acuberta as margens do Tejo, desde a sua foz a Santa Apolonia; os gornes das escotas, das gavias e dos papafigos rangiam quando a refrega do norte, bastante duro, lhe entumecia o velame; e a *Martinho de Mello* com os batoques da enxarcia real a estibordo, fazendo corso na agua, assignalava o seu luminoso sulco, despejando pela phosphorescente esteira dez e onze milhas, n'um mar sem rugas, parecendo até não desdobrar a onda na praia.

Leste-oeste com o focinho da Roca, ás 6 ampulhetas em faina geral, deu o commandante as vozes necessarias para diminuir do pano miudo: *Barredoira e cutellos dentro. Obras dos sobres e dos joanetes na mão. Arria, carrega, sobe acima, ferra. Cabos de marinheiros, pega nas sondarezas, salta para as mesas e vão accusando o fundo.*

Fez-se a manobra com destreza e sem algazarra, porque, alem da tripulação ter ganho muita pratica na sua viagem á China e a outros portos da Asia, vinha contente por commetter a barra de noite, e chegar ao ancoradoiro quasi por encantamento.

A barca não sentiu a falta das vélas miudas, e conservou a sua excellente marcha, apenas com as quatro mestras e velas de prôa. Lua clarissima de quarto crescente, sem hum farrapo no céo que lhe offuscasse o reluzente prateado do disco, galgando caminho como ninguem lhe observára até então.

A *Martinho de Mello* içára o seu distinctivo, assim que descobriu a terra, sendo-lhe reconhecido pelo telegrapho da Guia, que o conservou a topetar até escurecer de todo.

Costeando as rochas abruptas das varias pontas que medeiam do famoso promontorio da Roca até Cascaes, navegou-se em distancia conveniente de lhes dar resguardo, e passámos entre os penhascos em que assentam as muralhas e baterias da cidadella, e o hiate dos pilotos fundeado ao sueste da penedia mais do sul, obra de meia milha. Ao dobrar esta saliencia e antes de orçarmos para a terra, carregámos os

papafigos, e ficámos em gavias e bujarrona. Quando tinhamos o biate pelo través, largou de bordo d'elle a lanchinha com o pratico para metter o navio dentro; e nós, dando varias guinadas por entre a multidão de navios que esperavam na respectiva bahia, acalmasse a garrôa durissima que soprava para se fazerem ao largo, jogando as sondarezas, e os prumadores accusando sem cessar —dez braças—dez braças e meia— dez braças— buscámos espaço para atravessar livres de alguma rascada. O commandante ao catavento mandou a manobra com aquella pericia e opportunidade que o caso pedia: *Leme de ló, larga a bolina á gavia, arria as escotas de prôa, caça a mezena, alla grande e gavia por bombordo, etc.* A barca orçou com effeito, mas assim que teve o vento na prôa, pareceu caminhar para a terra impellida por força maior! N'esta posição, que se ía tornando critica, pois até a lanchinha dos pilotos não atracava, buscou o commandante seguir para virar por d'avante, e mareou: *Contro, alla grande e gavia por estibordo, alla a bolina, caça a bujarrona, carrega a mezena.* Navegámos hum pouco, e levando bastante seguimento mettemos a virar, mas a barca mentiu, chegando á linha do vento estacou, sem mudar de amura! Tocaram 8. O commandante então mandou allar braços por bombordo para pôr o pano sobre e cahir a ré, ou virar em roda. Fez-se tudo a tempo para este fim, braceou-se, poz-se o leme em revés, allaram-se as bolinas por estibordo, sem melhor resultado, e o navio seguindo para o vento como se lhe fosse de feição, até que finalmente ás oito horas e meia da noite, sentiu-se a primeira pancada de termos encalhado!!... Estremecemos todos, e tudo; o barco por dar huma sacudidela ao arvoredo que por pouco deixou de vir a baixo; a gente, pelo golpe desastrado que a surprendeu, e apagava as suas esperanças de regosijo.

Passado o primeiro instante do choque, perguntou o commandante: *Que fundo?* Tres braças nas mesas do traquete —*E mais a ré, nas da mezena?*—Tres e meia, e quatro.— Mestre *Manuel* (o Paixão) *vamos alliviar da prôa, a ver se*

nos safâmos no collo do preia mar, pois ainda devemos ter huma boa hora de enchente até ás dez. Calafate, deite o prumo á bomba, e verifique se o navio abriu. Affirmando o calafate que não havia novidade, arrombaram-se doze tanques, e armou-se a bomba para despejar a agua esvasiada no porão. Reconhecemos ser o ponto do encalhe a parte oéste da Pedra de Rana, ficando-nos a Cruz de El-Rei mesmo na prôa. Marcámos os pharoes da Guia e de S. Julião, demorando aquelle por 55° NO., e este por 54° SE., tudo magnetico.

Não mudando o navio de posição, ás doze da noite, deu-se o primeiro tiro de soccorro, e logo após, de minuto em minuto, mais cinco, os quaes foram repetidos pela fortaleza de S. Julião. Ao segundo tiro, atracou a lanchinha do hiate com o piloto, e pouco depois fundeou este a pequena distancia. Em menos de meia hora vieram atracando igualmente a falua do Bugio e o escaler da alfandega da estação de Paço de Arcos, a par do salva-vidas do denodado Joaquim Lopes, forçando remos com os seus quatro valentes companheiros, declarando este heroico maritimo que o navio ficaria safo na seguinte maré.

Com este auxilio, foi o guardião na falua espiar hum ancorote na direcção da quilha, gornindo-se o virador ao cabrestante, não só para vermos se, ajudados por elle, o barco despegava, se não para evitar que se fosse espetando mais com a agua de cheio. Ás tres ampulhetas (huma hora e meia) fundeou perto o rebocador *Formiga*, trazendo embarcações do arsenal, e as lanchas da *Estephania, Mindello* e *Terceira*. Com as suas guarnições espiou-se outro ancorote, deitaram-se ao convés as vergas dos joanetes, e foi-se removendo para bordo d'estes barcos todo o objecto grave que estava mais á mão. Ás seis ampulhetas mandou-se no vapor hum official participar ao inspector todo o occorrido, e pedir fragatas para baldear a carga mais pesada. Ás sete horas e trinta e cinco minutos regressou o *Formiga* com duas fragatas e o escaler do *Mindello* a reboque, as quaes atracaram aos portalós, e foram recebendo quanto foi possivel baldear-se para seu bor-

do em tão urgente safa-safa. Ás duas ampulhetas (nove horas) tendo já tirado da barca bastante carga, e esticado os viradores aos dois cabrestantes com a possivel gente ás barras, e dando-lhe o *Formiga* hum reboque a toda a força pela pôpa fóra, safou-se o navio sem dar pancada alguma, parecendo apenas ter escorregado por plano de declive. A *Martinho de Mello* assim que fluctuou e pôde nadar livremente, deu huma caturradella, e fez como que huma cortezia de despedida, inclinando o arvoredo para avante, e abaixando o gurupés e páo da bujarrona, dizendo adeos á restinga que a tivera presa por doze horas sem lhe causar maior avaria. Suspenderam-se os dois ancorotes, passou-se o reboque para a prôa, e ás sete ampulhetas (onze e meia) entrou-se a barra; e finalmente concluindo nós a nossa viagem, vencendo os perigos por que passámos, ás duas da tarde de sabbado, 10 do corrente, largando os nossos ferros, e amarrando-nos defronte do caes do Sodré, com 60 braças de corrente fóra dos escóvens, contando vinte e nove dias de barra á barra.

O commandante foi logo suspenso, entregando o navio ao seu immediato. Hum conselho de investigação, composto de officiaes respeitaveis e peritos, tomou conhecimento d'este infeliz successo, declarando, depois de maduro exame, e minuciosas pesquizas, não haver culpabilidade alguma da parte do habil primeiro tenente Andréa no encalhe da barca do seu commando, attribuindo o sinistro e o proprio encalhe, a força maior, e *estoque de agua* que impelliu o vaso para cima da perigosa Ponta de Rana, cuja restinga tem sido fatal aos melhores praticos do nosso porto; devendo acreditar-se na verdade de tal opinião, porque a competencia dos juizes que a emittiram, e o seu nobre caracter, não supportam a menor duvida de imparcialidade e acerto no julgamento. O sr. conselheiro capitão de mar e guerra, José Baptista de Andrade, commandante da curveta *Estephania,* o sr. capitão tenente, João Baptista Garção, commandante da fragata *D. Fernando,* e o sr. capitão tenente, Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque, commandante da curveta *Duque da Terceira,* es-

tão acima de qualquer suspeita de favor que podesse influir na rectidão da sua rigorosa ou absolutoria sentença.

E ainda bem que tudo correu d'este modo, para felicitarmos o sr. primeiro tenente, Thomás José de Sousa Soares de Andréa do resultado do conselho que lhe fez reassumir o seu commando sem quebra do merecido credito que o abona, e folgâmos igualmente de louvar o estado maior e tripulação do navio nas peripecias que lhes provaram o animo e a disciplina, cumprindo os seus deveres á risca, e tendo vivido a bordo da barca-transporte *Martinho de Mello*, como se fossem huma familia, na mais perfeita confraternidade, sem n'esta perigosa occorrencia haver mortes a lamentar, nem outras maiores perdas a sentir.

Eis o officio do quartel general da marinha, que restitue o commando ao sr. tenente Andréa: «Quartel general da ma-«rinha. N.º 7.—Ill.mo sr. Tendo o conselho de investigação «a que v. s.ª respondeu sido de opinião que não lhe cabe res-«ponsabilidade nenhuma pelo encalhe da barca *Martinho «de Mello*, na Ponta de Rana, facto que se attribue a caso «de *força maior*, determina sua magestade El-Rei, em por-«taria d'esta data, que v. s.ª seja reintegrado no commando «da mesma barca; o que lhe participo para seu conhecimento «e effeitos necessarios. Deus guarde a v. s.ª Quartel general «da marinha, 16 de agosto de 1867.—Ill.mo sr. Thomás José «de Sousa Soares de Andréa, primeiro tenente da armada e «commandante da barca *Martinho de Mello*.=(Assignado) «*Visconde de Soares Franco*.»

IV

DEFEZA DA MARINHA NACIONAL

No *Jornal do Commercio* n.º 2088 de 14 do corrente, debaixo da epigraphe «*Fallecimento*» vem transcripto do *Fayalense* o modo por que foi conduzido de bordo da curveta *Goa* e dado á sepultura no cemiterio da cidade, o cadaver de hum grumete que ali fallecêra. Não hé nosso proposito commentar, ao que nos pareceu, a falta de patriotismo com que no dito periodico se invoca a sabedoria de hum tenente da marinha ingleza, para *vir ensinar os capitães de fragata* da marinha nacional, por ser notorio que, a bordo dos navios de guerra d'este paiz sempre foi prática solemnisarem-se os actos funéreos com a decencia devida, e bastava para advertencia dos menos religiosos e pulidos militares da marinha, recordar-lhes o que era costume fazer-se n'estas occasiões a bordo dos navios da armada. Já tivemos opportunidade de narrar factos de igual natureza, tanto no *Patriota* como no *Portuguez*, acontecidos a bordo da náo *Conceição* n'uma das suas viagens da India, d'onde se concluia e poderá concluir o respeito e recolhimento com que no alto mar se lançavam pelo portaló fóra os cadaveres dos fallecidos, sem ser preciso aprender isso com estrangeiros; e se indagarem dos officiaes veteranos da nossa marinha e mesmo do mais insignificante maritimo de outro tempo como isso se fazia, elles instruirão os ignorantes d'estes usos navaes portuguezes, dizendo-lhes que, até os commandantes

dos navios e o estado maior fardados e armados pegavam nas lanternas, emquanto se fazia a encommendação. Podemos affirmar que assim o vimos fazer a bordo da fragata *Successo* em 1819 ao nosso velho amigo o vice-almirante Alves, a bordo da fragata *Perola* em 1820 ao major general barão de Lazarim, a bordo da charrua *Magnanimo* para a India em 1822, ao capitão de mar e guerra Silva, e a bordo da charrua *Maia e Cardozo* em 1825, cujo commandante até mandou forrar de bandeiras a escutilha e cuberta por onde se levou o Sagrado Viatico ao enfermo.

Portanto se alguem se esqueceu d'estes exemplos nunca interrompidos, porque até os vimos pôr em pratica pelo ignorante Arranca Pinheiros a bordo da charrua *Princeza Real* para a India em 1827, bastaria recordar-lhos e não recorrer á sciencia dos tenentes inglezes para instruirem os nossos *capitães de fragata* nem a outro qualquer official da nossa malquista e sempre accusada marinha, que deixe de cumprir o seu dever.

Temos leis e regulamentos para todo o nosso serviço, o caso está, que se cumpram, e que a maioria da armada cumpre, sendo mal entendido e mal avaliado o seu proceder, que na nossa opinião deveria ser mais considerado.

Mas não hé essa a questão que nos incitou agora a pegar na penna, hé huma certa opportunidade de fallar na materia e vem a ser que, tendo nós escripto hum pequeno artigo sobre *continencias navaes e honras funebres* que faz parte da *Epopeia naval portugueza*, que estamos compondo, occorreu-nos a idéa de o publicarmos desde já, para se ver qual hé a veneração que os homens do mar tem pelos seus companheiros fallecidos a bordo, e que necessariamente devia lembrar ao commandante e estado maior da curveta *Góa*, duvidando por isso que o artigo do *Fayalense* seja em tudo exacto. O que referimos não hé invenção, mas sim a historia de hum successo presenceado por nós aqui no Tejo sem o menor episodio ou romantismo, como de ordinario praticâmos, quando trazemos exemplos alheios em apoio das nossas asserções.

Em quanto á censura feita a hum capitão de fragata pelo modo, por que sendo elle commandante da curveta *Goa* ordenou o funeral de huma praça da guarnição do seu navio, insistimos em suppor, que na apreciação d'este facto houve paixão e severidade demasiada, mesmo em vista das circumstancias expostas pelo *Fayalense*. A curveta chegou ao Fayal exhausta de tudo, e se não arribasse áquelle porto, a guarnição em consequencia de huma longa viagem, das doenças apanhadas na costa de Africa pela fome, pela sêde que fez exacerbar o escorbuto, de que toda vinha eivada ficaria no meio do mar, hé o que diz o *Fayalense* por outras palavras. Quem sabe pois se o carpinteiro que deveria fazer o caixão do defunto estaria em estado de pegar na farramenta? Quem sabe se haveria a bordo tábuas para elle? Quem sabe se em toda a guarnição da curveta haveria o numero de praças disponiveis para fazerem as honras funebres ao grumete e esquiparem as embarcações miudas n'um porto aberto e onde os navios ficam muito ao largo?! O certo foi que as mesmas honras não esqueceram, pois se requisitou tropa do exercito para as fazer, d'onde se conclue que, se houvessem marinheiros do navio para isso não se mendigaria força de outras armas para esse fim, reconhecendo-se facilmente que nenhum militar preferiria, em occasião alguma e n'um caso de morte, fazer acompanhar os seus camaradas por outro uniforme que não fosse o seu.

Eis portanto o *excerpto* a que nos referimos, que sáe á luz por causa do funeral do grumete da curveta *Goa*, mas que foi escripto com muita antecedencia e com outro fim, provando-se porém pelo que n'elle se vê, que todas as marinhas olham com igual veneração para o acto funéreo do homem do mar, sendo a nossa a esse respeito summamente escrupulosa, pois até a bordo dos navios mercantes portuguezes, onde não ha o rigor da disciplina e as hierarchias militares com as suas inherentes exigencias, os funeraes são respeitaveis, sendo certo e sabido por quantos embarcam que, o aspecto da morte a bordo, hé mais lugubre e até pavoroso do que em terra.

EXCERPTO DE HUMA EPOPEIA NAVAL PORTUGUEZA INÉDITA: CONTINENCIAS E HONRAS NAVAES.

XVII, pag. 13 e seguintes.

No numero das continencias navaes entram tambem as honras funebres e essas são tristissimas e magestosas. Não fallaremos do desamantilhado das vergas, d'aquella desordem em ordem, d'aquelle desalinho symetrico, das bandeiras a meio páo, dos tiros compassados e distantes, que tudo inspira melancolia e desgosto, porque são factos muitas vezes repetidos e conhecidos de quem assiste á beira do mar e observa o movimento de hum porto tão frequentado como o de Lisboa, fallaremos do funeral propriamente dito que, posto seja particular a hum navio, estende-se e parece affectar quantos se acham no mesmo ancoradoiro, ainda que de procedencias diversas, porque a morte de hum homem do mar não deixa de fazer impressão dolorosa em todos que seguem a mesma vida. Traremos para exemplo o que aconteceu no Tejo em junho de 1847, quando de bordo da fragata brazileira *Constituição* foi mandado para terra o cadaver de hum official que ali fallecêra, e depois diremos o que vimos praticar em viagem nos nossos navios em similhantes occasiões.

A fragata arriou a bandeira a meio páo pouco depois das onze horas, e pelas tres da tarde hum dos seus escaleres que estava ao portaló recebeu o morto, dando o destacamento na tolda as tres descargas do estylo e largando em seguida todos os outros escaleres com o estado maior e convidados, levando flamulas e bandeiras abatidas, dirigindo-se ao caes das Columnas. Estavam n'esse tempo aqui surtos tres vapores francezes com a fragata *Bayonnaise*, bem como a numerosa esquadra do almirante Parker. Assim que a bordo da *Constituição* deram a primeira descarga de fuzilaria a náo almirante arriou a sua insignia e bandeira a meio páo, e em todos os navios da esquadra se imitou o movimento funéreo, largando logo após de bordo de cada hum delles seu escaler, que foi reunir-se ao

prestito funebre, conservando a fragata e todos os mais navios de guerra as insignias e bandeiras arriadas a meio, até que o cadaver do official foi desembarcado e partiu do Terreiro do Paço com o seu acompanhamento.

Á primeira vista parece esta scena pouco lugubre e pouco capaz de causar impressão, mas quem a observasse como nos aconteceu, não deixaria de sentir-se tristemente affectado por aquella espontanea demonstração de respeito e fraternidade maritima dada por nacionaes e estrangeiros na occasião do funeral de hum homem do mar. Quem meditasse na significação da honra funebre feita pelos navios inglezes, havia reconhecer, que não era hum obsequio á bandeira brazileira; reconheceria sim, que era ao maritimo, ao irmão e companheiro de trabalhos d'aquella vida de perigos e privações, fallecido no mar que a todos poderia engulir, que os outros maritimos de qualquer nação que fossem, honravam no momento solemne de deixar o navio em que fallecêra e lhe tributavam aquella homenagem e prova de sympathia. Não era hum homem que se descobria e deixava respeitosamente passar o cadaver de hum seu similhante, eram milhares d'elles representados pelas insignias e bandeiras dos seus respectivos navios arriadas em signal de dó e em acto funéreo, que faziam aquella honra ao proximo, ao official do mesmo officio, ao irmão de armas, marinheiro em fim como elles, a quem pagavam hum tributo que a gente estranha e alheia ao mar não sabe ou não quer offertar. No entretanto, quem estivesse a bordo ou passasse perto do cortejo naval, reparando n'aquelle monotono e vagaroso bater dos remos na agua, n'aquella boga surda, nas bandeiras de rojo nos escaleres, as guarnições no mais religioso silencio e as bandeiras dos navios de nações diversas a meio páo incluindo a do proprio almirante, talvez sentisse hum tal ou qual aperto de coração, que depois não soubesse explicar.

Quanto ao que vimos fazer á véla, ainda que bem o podessemos referir mal se avaliará sem se presencear. De ordinario quando fallece huma praça da equipagem, hé na enfermaria e

lá se conserva até á hora opportuna de ser lançada ao mar e desinfectar-se o beliche e a cuberta das emanações mephyticas produzidas pela doença e morte do fallecido. Então o enfermeiro e algum grumete, vestem o morto com os seus uniformes, se os tem bons, ou o amortalham n'um lençol quando são ruins. Á hora aprazada, parte dos officiaes com lanternas vai á enfermaria acompanhar o corpo até á tolda, onde o commandante e o resto do estado maior uniformisados e de espadas o esperam, tendo igualmente lanternas nas mãos. Ali em cima de hum xadrez, não por desprezo, mas porque gurne melhor pelas escotilhas, onde hé conduzido o cadaver, procede-se á encommendação e a todos os actos religiosos accessorios, tendo-se a bandeira e flamula içadas a meia adriça em quanto dura esta solemnidade. Acabada ella amarram-se duas balas de 18 ou 24 aos pés do cadaver que se colloca em duas tábuas dispostas para esse fim, chegam-nas ao portaló de BB, se o morto hé official, ou ao de EB se não tem essa categoria, inclinam-se as tábuas, escorrega por ellas o corpo e hé baldeado no mar pelo mesmo bordo do navio, por onde em vida costumava servir-se. Quando o acto funebre tem logar em algum porto, a bandeira nacional cobre o defunto até á cova. Hé a bandeira da sua nação que acompanha o maritimo na vida e na morte! No alto mar hé issada, por lhe fazer honra saudosa, a meia adriça quando deixou o navio, em terra cobre-o e acompanha-o até á sepultura, vendo-se e sentindo-se bem, que a existencia e fim mundano do marinheiro estão intimamente ligados á bandeira do seu paiz? Em terra nada disto hé assim.

Mas ninguem imagina se não vendo, qual hé o recolhimento, a taciturnidade de todos os viajantes em taes occasiões! Não hé preciso impor silencio a pessoa alguma, todos emmudecem, todos fallam mansamente, todos parecem pertencer á mesma familia, que habita debaixo do mesmo tecto, da qual se perdeu hum membro. Hé cousa notavel e digna de reparo ver o effeito que produz a morte de hum homem do mar no animo e na physionomia de toda a gente do navio em que ella se verifica.

Hé sabido que nas viagens de longo curso, ha sempre desgostos e rixas causadas pelas privações, que nunca deixam de acompanhal-as ao fim de algumas semanas, e pelo fastio do contacto diuturno de pessoas estranhas humas ás outras, exigentes e contrariadas em seus desejos e pretensões pelo commandante e authoridades, etc., mas quando se dá hum caso de morte, quando ha hum fallecimento a bordo e huma encommendação em cima da tolda, parece que tudo isso esqueceu e se deram treguas ás más vontades, para apenas se attender e considerar n'aquelle acto de dor, o qual sem exageração cobre quem ali vai momentanea e instantaneamente de lucto. N'aquelle dia esqueceram as intrigas e a maledicencia, e ha mais recolhimento e talvez contricção, do que em terra na sexta feira santa! Aqui tudo hé figurado e imaginario, acolá a vista real e verdadeira da extincção da vida do nosso similhante causa hum abalo, que póde avaliar-se examinando e pensando nos seus resultados.

Seria pois ocioso prescrever as honras funebres a bordo, porque toda a gente do mar as pratica espontaneamente se não fosse mister dar-lhe certa regularidade e submettel-as a hum systema, porém quanto á disposição dos animos para as tornar solemnes, hé sabido que todos os maritimos tem essa tendencia como já notámos. A morte a bordo hé mais sentida e sensivel do que em terra. A quéda de hum homem, de huma gavia á tolda expirando no mesmo instante, ou ao mar sumindo-se logo, não causa a mesma sensação que a morte ordinaria de hum doente; aquelle fim repentino, aquellas desgraças, aquelles golpes desastrados são communs a quem segue similhante vida e quasi se esperam a cada momento, por isso não espantam, mas por serem repetidas e horriveis muitas vezes, parece tambem que o morrer no leito não pertence ao marinheiro, e eis a razão do acto da encommendação e do funeral ser tão estranhado e solemne. Morrer de desgraça, hé proprio d'aquella vida, morrer como se morre em terra não parece o fim ordinario e honroso do homem do mar.

V

DIGNO PORTE DO TENENTE RODRIGUES NA EMBOCADURA DO ZAIRE, EM OUTUBRO DE 1866

La garde meurt, mais ne se rend pas, disse o illustre Cambronne ao cahir traspassado de balas entre os seus soldados na encruzilhada da *Ferme des Quatre Bras* na batalha de *Waterloo*, quando o exercito francez e a mesma guarda eram esmagados pelas forças reunidas dos inimigos de Napoleão e da França. A marinha morre mas não se rende, qualquer que seja a sua procedencia; a marinha portugueza morre, mas não se rende, sem esperança de galardão, e isto em toda a parte do mundo onde ella póde mostrar e tem mostrado a sua dedicação, o seu desinteresse, a sua fidelidade! Caracter singular do marinheiro de guerra, typo de abnegação, de generosidade, de valor despretencioso, de obediencia passiva e de amor á terra natal e ás leis do paiz! O marinheiro, por mais absurdas que sejam as ordens que recebe, faz a diligencia por lhe dar cumprimento sem recalcitrar, reconhece a impossibilidade da sua execução, vê diante dos olhos o precipicio por onde vae despenhar-se, encara a morte que o espera, mas não recua; hé este o seu caracter, como bem o provaram os factos da esquadra de Bolonha [1] obedecendo ás ordens inexequiveis

[1] Contra almirante Magon.—200 corpos mortos no rolo da praia em menos de meia hora!

Alphonse Karr.

de Bonaparte, a submersão da esquadra de Collingwood no Cabo da Boa Esperança e o denodo com que os officiaes e marinhagem do nosso brigue *Minerva* iam sepultar-se nas vagas do Oceano pelos tiros das duas fragatas francezas que lhe espedaçaram o pequenino vaso sem se carpir do seu desastrado fim, com muitos outros exemplos de coragem, que são communs e sabidos de toda a gente do mar.

E quando nada tivesse havido, que assim caracterisasse a força d'alma e generoso coração de hum marinheiro de guerra, hum facto recentissimo acontecido a bordo de hum navio portuguez, posto que pequeno, bem provára quanto avançâmos; o proceder do tenente Nunes de Carvalho, commandante da escuna *Napier*, do guarda marinha José Cesario da Silva e dos dezoito marinheiros, que saltaram na margem do rio de Santo Antonio, perto do Zaire, para proteger a feitoria que ali temos, eram (quanto a nós que assim o sentimos e já executámos ordens de igual natureza sem lhe fazermos reparo nem d'isso alardearmos) demonstração rigorosa, não só do merito dos guerreiros maritimos, senão do pouco apreço em que elles são tidos e até das injustiças que soffrem e das accusações que lhes fazem, em vez das recompensas e louvores que lhes são devidos.

O commandante da escuna *Napier* recebeu instrucções do general governador de Angola para cruzar na costa do norte da provincia e proteger os estabelecimentos nacionaes ali existentes, quando lhe fosse reclamado qualquer auxilio. No dia 4 de novembro proximo preterito fundeou a *Napier* perto da embocadura do Zaire muito ao largo, por causa dos baixos, e ahi lhe foi reclamado auxilio e soccorro da gente da feitoria roubada pelos negros e alguns dos seus habitantes prisioneiros. Que havia de fazer o bravo commandante? Limitar-se a receber a bordo a gente da feitoria negando-se a soccorrel-a? Cobarde! Exclamariam aquelles que não fossem capazes de sacrificar a vida e a honra pelo nome e honra do seu paiz! fracos! nem ao menos tentaram afugentar os pretos! A nossa marinha não serve de nada, nem

ao menos para castigar meia duzia de cafres nas praias africanas! meia duzia, diriam, para apoucar os infelizes marinheiros portuguezes, que até do seu valor e sua dedicação estão sendo arguidos.

O commandante da *Napier* conhecia o perigo e a impossibilidade de vingar os disturbios praticados pelo gentio na feitoria portugueza, conhecia que nenhuns meios podia empregar para sahir airoso do seu commettimento, mas não deixou de fazer da sua parte quanto era possivel para mostrar os desejos de cumprir as instrucções recebidas: não se limitou a mandar os seus subordinados, foi elle, levando comsigo o guarda marinha Cesario da Silva e dezoito valentes que gostosamente, sem medo ou receio, íam partilhar a sorte do seu brioso commandante e affoito guarda marinha.

Ninguem se negou ao sacrificio, ninguem deixava de o conhecer, e todos fizeram quanto d'elles dependia e era de esperar para servirem a patria.

O resultado correspondeo á idéa do successo e aos poucos meios empregados na sua execução; nem barcos para o desembarque, nem braços nem munições! e assim mesmo lá fazem quanto hé possivel para glorificar a bandeira nacional: lá vão regar com sangue portuguez aquellas areias inhospitas, lá vão ficar insepultos e cercados de anthropophagos os corpos de cinco valentes marinheiros da armada nacional, accusados todos por premio do seu valor e dedicação de precipitados, de imprudentes e talvez até de ignorantes!

Este fim, esta paga que recebem o commandante, o guarda marinha José Cesario e a marinhagem da escuna de guerra *Napier* pelos seus arriscadissimos serviços nas praias da Africa, hé aquella e ha de ser sempre a que ha de ter e a que está reservada aos mais devotos e heroicos feitos do marinheiro portuguez.

A demonstração de tudo isto bem se conclue da carta do guarda marinha Cesario da Silva a hum seu camarada e amigo, na qual descreve sem ostentosos episodios as ocorrencias do successo, e os motivos que lhe deram logar.

Eis a carta:

«Loanda, 3 de novembro de 1866.

«Tencionava mandar esta carta pelo paquete que d'aqui sahe no meado de novembro, mas como elle não chegou no fim do mez, tornei a abril-a para te dar algumas novidades interessantes.

«Como acima te dizia, largámos do porto da *Lenha* para proteger huma feitoria que havia na foz do rio de Santo Antonio, perto da embocadura do Zaire. Chegámos no dia 4 de tarde e no dia seguinte desembarcou o commandante commigo, dezoito homens armados e huma peça, todos n'huma catraia que nos emprestou hum feitor do porto da Lenha, porque, como sabes, as embarcações da escuna não prestam para estas cousas.

«Estivemos em terra tres dias em negociações com os pretos para que elles entregassem aquelles que já tinham atacado a feitoria; mas no ultimo dia fomos atacados por mais de dois mil, que do mato nos faziam hum fogo terrivel, e nós quasi que não os viamos por estarem entre o mato, e nós eramos hum excellente alvo por estarmos a descoberto.

«Sustentámos o fogo por tres horas, porém as munições iam acabando; dos nossos estavam feridos cinco e hum já morto. Resolvemos então retirar, o que effectuámos com grande risco, porque os cabindas da tal catraia fundearam ao largo, não quizeram approximar-se, não obstante a dedicação de hum marinheiro, que a grande custo atravessou a praia e a nado foi a bordo, mas não conseguiu d'elles atracar, sendo nós obrigados a ir a nado para bordo; foi n'esta occasião que estive quasi a esticar o reboque, porque emquanto eu e o commandante assistiamos na praia ao embarque como era dever nosso, lembrou-se uma atrevida bala de vir alojar-se nas minhas costas a pouca distancia da espinha dorsal; fiz então huma partida de jacaré. Tu, meu Tito, nunca tiveste o agradavel prazer de caçar jacarés; pois sabe que no Zaire hé o que ha de mais divertido; este interessante animal vem ás praias tomar o sol, e quando se sente ferido, salta immediatamente á agua, e ai de quem o encontra na pas-

sagem. Pois eu fiz o mesmo; logo que me senti ferido saltei para a agua, fazendo ao mesmo tempo fogo com o rewolver e tive a felicidade de ver cahir hum dos taes negros com hum dos meus tiros. Aqui acaba a minha partida de jacaré, porque não sei nadar e estive afogado, se não fosse hum generoso marinheiro, que depois de ter salvo o commandante submerso como eu, correu a ajudar-me, tinha esta sido a primeira e a ultima carta que receberias do teu amigo José Cesario da Silva.

«O ferimento foi hum pouco grave, mas já estou restabelecido. A nossa gente portou-se com bastante valor, mas tivemos a infelicidade de perder cinco e de deixar dois prisioneiros, ficando oito feridos, estes estão quasi todos curados, e os prisioneiros foram remidos por 160$000 réis. Só quem conhece o Zaire póde avaliar as difficuldades que ha para fazer guerra aos negros. Hé tudo mato espesso e terreno pantanoso, de modo que a hum europeu vestido e armado como nós, hé impossivel perseguir hum homem nú, descalço e senhor de todos os seus movimentos. A tal feitoria era rodeada de mato por todos os lados e ainda assim matámos mais de vinte e ferimos muitos. Agora estou em risco de ir para S. Thomé de immediato da escuna d'este nome, ou na *Sá da Bandeira* para a China.

«Agora adeus, etc.»

VI

HUM NAUFRAGIO

A costa occidental da India que, desde outubro a maio hé aprazivel e amena, com hum ceo limpo de nuvens, e o mar que pelas suas piscosas praias se esperguiça, apenas ao largo se enruga com as auras dos terraes e virações, permittindo que toda a especie de barco aberto, até dos cosidos com taniças de cairo e bordas de esteiras e bambuns, por elle navegue sem receio do menor desastre; desde maio a outubro, apresenta tão medonho aspecto pela negrura e densidade da atmosphera, pelos trovõens e raios que ali se geram de continuo, pelas torrentes de chuva sem fim que parecem alagar o mundo, pelos furacõens e tempestades que sopram de todos os quadrantes, sem escapar hum só rumo da agulha, que nenhum vaso, nenhuma náo, por alterosa e possante que seja, consegue domar-lhe as furias e velejar incolume por entre as suas horridas procellas; pois se ao largo e longe da terra, desarvora, abre, sossobra, ou vai a pique, chegando a ella faz-se pedaços. Aquelle navio que, por circumstancias inesperadas, avistou as costas do Malabar, Canará, ou da Arabia, fóra de monção, raras vezes deixa de pagar, com a vida dos seus tripulantes, o descuido que lhe retardou a partida, ou o arrojo do commettimento de demandar aquellas paragens depois de declarado o inverno. Milhares de exemplos confirmam quanto avançâmos, e até já mencionâmos nos dois volumes

dos *Quadros navaes*, especialmente as perdas da galera de José Nunes com o capitão João de Barros em Maim, a da fragata *Princeza* quando transportou o vice-rei conde de Sergedas em 1808, a do *Ceilão* na Talaxeira com Braz Cardoso Pimentel em 1809, e as avarias da charrua *Maia e Cardoso* perdendo o leme e alijando a sua artilharia ao mar em 1835. O mesmo porto de Gôa, que hé o melhor desde Cabo Çamorim a Surrate, não serve de abrigo aos navios, senão depois de passarem o banco de Gaspar Dias, e surgirem defronte de Pangim a Ribandar, ou a quatro até cinco á sombra da fortaleza de Mormugão. Reinando os ventos mareiros, não ha correntes, nem amarras, nem ferros que aguentem vaso algum no ancoradoiro da Aguada, pois a onda n'esse sitio encapella a ponto de os fazer tocar no fundo; e os golpes de vento tornam-se tão duros que, mesmo de mastaréos de gavia arriados vergas de papafigos sobre as tripas, a sua força hé tal que os faz garrar atá irem de encontro ao banco ou á praia de Gaspar Dias. O porto de Gôa, o melhor da costa, hé pessimo para quem o procura sem a devida cautella antes de passar a lua de S. Francisco, seguindo logo para Mormugão. As duas pontas extremas das provincias de Salsete e Bardez, que formam a grande abertura por onde desenbocam os rios Mandovim e Zuarim, distam seis milhas huma da outra; a meio d'esta especie de bahia, e obra de huma milha para dentro d'ella, fica a ponta de oeste da ilha de Gôa, ou *Tissuvady*, que pelo lado do norte, serve de margem ao Mandovim, e pela do sul, á margem septentrional do Zuarim; esta ponta, a que chamam o Cabo, e hé defendida por huma fotaleza, dista da Aguada duas milhas, e quatro de Mormugão, formando com aquella a foz de Mandovim que fere perpendicularmente a costa, e se vai estreitando até menos de hum quarto de milha entre o forte dos Reis e a praia fronteira de Santa Ignez, correndo o banco de hum a outro d'estes dois pontos, com suas vigias de rochas ao norte, que floream ao de cima d'agua, e perfundando pelo sul até á altura de vinte e quatro a vinte e seis pés em conjunção de lua, sendo este o estreito canal por

onde se passa para Pangim. O fundo na Aguada hé de seis a seis e meia braças, e se vai diminuindo gradulmente até ao Banco. Por isso, com os vendavaes do terceiro quadrante até ao noroeste, o mar atira-se pela grande abertura que separa a Aguada de Murmugão, chega impetuoso ao Cabo Sinquerim, vai-se accumulando e embravacendo mais pelo pouco fundo e rochedos que encontra, e segue por entre as duas margens, que se vão approximando a ponto de só distarem duzentas braças huma da outra, á maneira de hum funil; e n'esse logar desde os Reis Magos a Santa Iguez, levanta hum escarcéo, e bate com tal furia, que nenhum navio lhe resiste por muitas horas, inteiro.

Quando os nauticos se fazem com a terra, e lhes sobrevém travessia, dizem de ordinario: «*bota para fóra que o mar hé colxão de navios,*» e lá vão, pois com effeito, por maior que seja a procella, o marinheiro conta vencel-a no mar largo, e lhe escapa quasi sempre em bom barco, e dando-lhe boa direcção; mas abarbado com a terra, quando o vento duro não lhe dá bordada ou deixa reger pano, infallivelmente vai encher a barriga de areia, com todos os horrores que huma morte presentida e das mais medonhas se faz esperar. Hé o cumulo da desventura, hé a maior das desgraças, estar vendo á distancia de meia amarra, o terreno onde deve saltar e onde ficaria salvo e livre de perigo, sem poder chegar a elle! Estar ouvindo as vozes de gente amiga, que lhe acena e estende os braços para o soccorrer, e tudo debalde! Devem estes lances ser de tal angustia, que só a morte os igualará; e de certo, aquelles que por elles passam, devem morrer, e morrem muitas vezes antes de exhalar o ultimo suspiro! E ha quem não respeite, não attenda, não ame o homem, que anda exposto a tudo isto?! Ha; porque, em geral, a raça humana hé egoista, tudo n'ella hé amor proprio, hé despreso pelos tormentos alheios, pelas amarguras, pelos trabalhos dos seus semelhantes, quando se considera isenta de eguaes azares; mas á vista d'elles, não ha ninguem tão duro de coração, que deixe de magoar-se e de interessar-se pelas victimas de tamanhas desventuras.

Os factos que descrevemos, talvez parecessem filhos da imaginação, ou, pelo menos, adornados de episodios pouco verdadeiros, não merecendo por isso inteira fé, e deixando de produzir no animo do leitor aquelle dó, que a vista ou a idéa de hum naufragio lhe deveram despertar. Eis a razão por que hoje apenas copiaremos da carta que o guarda marinha Augusto Vidal de Castilho dirigio de Pangim a seu pae no proximo setembro, o periodo em que lhe participa a scena que presenciou, e da qual partilhou os perigos do desastre que soffreo o brigue inglez *Champion* desfeito no mortifero banco de Gaspar Dias. O nosso guarda marinha portou-se valerosamente n'esta conjunctura, bem como o seu camarada Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, e os marinheinheiros do brigue *Villa Flor*, dos quaes hum pagou com a vida a sua heroica dedicação. Diz elle:

«Infelizmente esta carta vai tambem na mesma afinação, pois vou relatar-lhe alguns successos bem desagradaveis, e bem horrorosos por que passei n'estes ultimos dias, e que me deixaram a alma acabrunhada, como póde suppor.

«No dia treze do corrente chegou a Gôa arribado o brigue inglez *Champion*, procedente de Bombaim para Korrachee, com treze dias de viagem, carregado de madeira e alguns soldados. O navio vinha em pessimo estado, e além d'isso trazia o seu commandante moribundo, que foi recolhido no hospital mal lhe foi a visita a bordo. O piloto vendo que o brigue fazia mais de cem pollegadas d'agua por dia, tocando-se redondamente á bomba, e achando-se fóra da barra na Aguada, resolveo meter-se no rio, a fim de fazer os concertos indispensaveis. No dia 15 com effeito tomou pratico, levantou ferro e dirigio-se para a barra do Mandovim, porém por huma serie de fatalidades inexplicaveis, foi encalhar no banco a oeste do forte de Gaspar Dias. Immediatamente deram-se os tiros de soccorro, e eu recebi ordem para partir logo para o logar do sinistro, com os meios necessarios ao desencalhe.

«Ás cinco horas e trinta minutos da tarde sahi de bordo do brigue *Villa Flor* na lancha, levando hum ancorote, e hum vira-

dor de 120 braças, talhas, o contramestre, hum guardião, e dezeseis praças de marinhagem.

«Apenas chegei á barra e vi a posição do brigue *Champiom*, caio-me a alma aos pés, o mar estava furioso a ponto de saltarem as ondas até ás gavias do navio; no entretanto não desanimei, e tenho a gloria de ter sido a minha lancha, a que mais se approximou d'elle. N'essa occasião, já retrocediam as lanchas da capitanía do Porto, o escaler da alfandega, e outro escaler particular. Occorreo-me então a idéa de que o escaler da alfandega, pelo bem que se portava com o mar, era mais proprio que a lancha do *Villa Flor* para chegar ao navio encalhado, a fim de receber hum cabo e estabelecer o vaivem por onde se salvasse a tripulação, pois o navio esse perdido estava decididamente. Propuz esta idéa á minha gente que logo a acceitou, offerecendo-se-me os meus déz melhores marinheiros para o guarnecerem. Recebi na lancha, em troca, os remadores canarins do escaler, e elle partio.

«As circumstancias em que me achava eram mais criticas do que as do escaler, pois a lancha, estando muito carregada, e fazendo tanta agua que era necessario estar constantemente a esgota-la a baldes, nenhuma grantia de segurança me dava. Por este motivo, e por ser a embarcação que o commandante me confiára, não quiz abandona-la, e deixei-me ficar a bordo, tendo a consciencia de que procedi conforme o meu dever. O escaler chegou tão perto do brigue, que já sobre a popa d'elle estavam promptos a lançar-lhe hum cabo. N'esta occasião concebi grandes esperanças de bom resultado d'aquella arriscada tentativa; chegei mesmo a ter inveja da gente que guarnecia o escaler pela gloria que ía ganhar; mas n'esse instante as minhas lisonjeiras esperanças converteram-se na mais horrorosa anciedade.... huma vaga alta envolveo o escaler, que se sumio! Não vi mais nada por estar a alguma distancia, ser quasi noite, e o horisonte escuro nublado. Considerando então que a maré vasava com grande força, que o baixo rebentava cada vez mais, e que a minha presença ali era inutil, resolvi arribar a Gaspar Dias á espera da ou-

tra maré; porém, apezar dos incalculaveis esforços que fez a guarnição da lancha, a vasante atirava-nos para cima do baixo, e corremos muito risco de sermos engulidos pelo rolo do mar. N'estas circumstancias, resolvi dirigir-me a Sinquerim, sendo guiado por hum escaler que buscava aquelle abrigo, e sem cujo auxilio, de certo iria pelo mar fóra.

«N'esta arribada forçada esteve o maior perigo da minha commissão, pois que a lancha, tendo de atravessar a vaga, offerecia-lhe a cada momento a amura correndo grande risco, e perdendo muito caminho n'esta difficultosa navegação. Consegui de noite chegar a Sinquerim, onde apanhei hum forte aguaceiro que me deixou alagado e á minha gente, e que mais difficil tornava o esgotamento da lancha meia d'agua. Pela meia noite, pouco mais ou menos, nasceo a lua, e eu sahi de Sinquerim para a barra, porque já então enchia a maré, e a vaga cahíra hum pouco. Cheguei á barra, e foi-me necessario communicar com a terra, fugindo-me n'esta occasião todos os marinheiros canarins da alfandega, ficando-me apenas o contra mestre e sete praças de marinhagem. Soube ali que o escaler da alfandega se tinha virado já perto do brigue, morrendo o 2.º grumete João Augusto, e ficando dois marinheiros mal tratados, procedendo esta infelicidade de se terem partido dois remos do mesmo bordo. Imagine que impressão esta morte me faria, tendo eu sido quem mandou guarnecer e largar o escaler? Pelas tres horas da madrugada, dirigi-me ao logar do sinistro, quando já vasava a maré. N'este trajecto encontrei hum vulto grande boiando, que apanhei, e vi ser hum caixote lacrado, que depois soube continha as bandeiras do navio. Logo suppuz que este se tivesse despedaçado, e em pouco tempo foram confirmadas as minhas apprehensões, encontrando em seguida os restos do casco, e do apparelho que boiava á tona d'agua. Fui a toda a pressa pôr em terra o caixote, o ancorote, e o virador que de nada me serviam, e me empachavam a lancha, e dirigi-me aos restos do navio. Não encontrei ahi huma unica alma que necessitasse de soccorro, e então resolvi rebocar para a praia os restos do

naufragio. Quando saltei em terra soube que o navio se despedaçára pela huma hora da noute defronte da fortaleza de Gaspar Dias,* salvando-se milagrosamente todos os seus tripulantes, menos hum agarrados a pedaços de madeira, e sendo soccorridos e ajudados na praia, por algumas praças e pelo immediato do *Villa Flor* que accudiram a dar o devido auxilio.

«Os outros officiaes d'este brigue fizeram o seu dever. O Amaral tambem andou muito exposto, mettido n'huma embarcação muito pequena. Quando na manhã do dia 16 me viram apparecer na praia ficaram contentes, por se dizer na vespera á noite que a lancha se tinha perdido com quanta gente levava.

«Parece-me que em toda esta perigosissima commissão, fiz o meu dever, e que, se fui infeliz, foi isso devido á Providencia que não secundou os meus esforços. O meu commandante n'hum officio que manda n'esta mala ao ministro da marinha faz grandes elogios ao Amaral e a mim, porém estes louvores, não me alliviam da pena que sinto pela morte do grumete da minha lancha, e em serviço ordenado por mim. O seu cadaver appareceo no dia 17 junto a hum dos baluartes da Aguada fóra da barra. Achei que era do meu dever assistir ao seu enterro, e por isso ás oito da noite metti-me ao caminho apesar do máo tempo, de aguaceiros e ventania, que só me deixaram lá chegar na madrugada do dia 18, passando inclemencias no transito por causa dos despenhadeiros, ribanceiras, e regatos que tive de atravessar. Quando cheguei á fortaleza, já o pobre moço estava enterrado, pelo que lhe mandei dizer huma missa, á qual assisti.»

Eis aqui o facto descarnado e referido com singeleza, mas d'onde se vê quão instavel hé a sorte do marinheiro, e quão pouco segura lhe anda a vida em todo e qualquer trabalho, tanto a bordo de hum navio no alto mar, como á beira da terra, ou mesmo sob as aguas de hum rio. O caso hé pôr

* O mesmo sitio onde se desfez a fragata *Princeza* em 1808.

os pés n'hum barco, pois de hum instante para o outro ei-lo na eternidade! E não se diga por ironia *Marinheiro de agua doce!* Bem despojadas de sal marinho são as do Amazonas, do Rio da Prata, e do Ogly, e nem por isso deixam de ser fataes a milhares dos seus navegantes: no mesmo Téjo que não as tem amargosas de Villa Franca para cima, n'esses sitios onde ellas são mais doces, ha todos os annos muitos e muitos desastres. No entretanto hé certo que, as ondas da agua salgada, são mais temiveis, e os seus effeitos extremamente mais pavorosos, sem que isso dê direito ao marinheiro a ser mais considerado.

VII

DIVERSÃO A CASCAES POR MAR

Domingo, 8 do corrente, lembrei-me de ir por mar a Cascaes no rebocador *Formiga* que se annunciára para esta viagem de recreio. Ás seis horas e meia vi da minha janella que já botava fóra vapor, e dei-me pressa em chegar a bordo antes d'elle largar á hora marcada, que era ás sete. Com effeito não só o bote do barco, se não outros, conduziam acceleradamente os viajantes, e quando subi a escada do portaló, achei a tolda e mesmo o castello cheios de gente, e bastantes senhoras, deparando-se-me algumas caras conhecidas.

Busquei a bancada do estibordo a ré junto do meu antigo collega o polido sr. Custodio Manuel Gomes (irmão do dr. Bernardino) o qual com a sua esmerada cortezia me fez logar, afastando-se quanto pôde para eu caber entre elle, e outro sujeito de boa apparencia apezar de horrivelmente mutilado, sem dedos nas duas mãos, e o rosto cheio de cicatrizes de queimaduras, mas nada repugnante, alegre, e vivissimo. Logo após, feriram-nos os timpanos tres agudissimos e estrepitosos assobios de prevenção da partida, puxámos pelos relogios, e vimos que passavam nove ou dez minutos da hora aprazada. Largámos a boia, bateram as pás na agua e começou o *Formiga* a sua marcha fazendo huma esteira de sete a oito millhas. Depois dos primeiros reparos e ditos sobre ob-

jectos que se encontravam, muitos dos passageiros tiraram jornaes que traziam, e deram-se a lê-los, sendo o maior numero de folhas do *Diario de Noticias*.

A manhã estava linda, e o tempo macio e ameno, sem mesmo haver brisa que fizessse disparar as flamulas dos navios de guerra, digo flamulas porque ainda não havia bandeiras içadas, que só podem largar-se ás oito como ordena o regimento, menos a bordo do *Formiga* que ía navegando, e levava a sua portugueza no páo da grinalda, e os seus distinctivos e signaes de festa nas adriças do tope do traquete, que disparavam como se ventasse norte fresco; e que pareciamos sentir, pela columna d'ar que iamos rompendo, mas não que houvesse desequilibrio atmospherico, pois não tremulavam as flamulas e galhardetes, e as aguas do Tejo, apenas se moviam e enrugavam pela maré de enchente.

Pareceo-me que todos os habitantes de Lisboa tinham madrugado e fugido do lar domestico para respirarem a fragrancia da agua salgada. Eram botes e botes apinhados de gente por toda a parte e em todas as direcções; por essas praias fóra, tudo eram banhistas a mergulhar o corpo e a cabeça; começando na praia da torre de Belem, eram ás duzias as barracas alinhadas como se fossem tendas de acampamentos militares, e ranchos de damas e cavalheiros, folgando sobre a areia batida do de dobrar da onda: Bom Sucesso, Caxias, Paço de Arcos, Arieiro, Feitoria, S. Julião, Estoril, e Cascaes, pareceo-me não terem mais habitantes que mandar á borda de agua, e todos alegres e prasenteiros, como que applaudnido a viagem do *Formiga* que rastejava a terra, trocando-se d'ali, e de bordo d'este, embandeirado, muitos acenares de lenços, cortezias de chapeos, e accionados. Ao passarmos por S. Julião davam oito horas, embandeirava nos topes a fragata *D. Fernando*, e içavam as fortalezas as suas bandeiras por ser dia de pequena gala, e do nome de sua magestade a rainha. Muitos barcos de pesca vinham pelo rio acima á mercê da enchente, e os tripulantes lavando as suas redes, mostrando no

seu contínuo lidar, quanto custa a ganhar o denegrido pão na sua laboríosa e arriscada existencia.

Ao sahir da barra hum agente da empreza dirigio-se aos passageiros perguntando-lhes se pagavam tudo, ida e volta, e conforme a resposta, dava hum bilhete para o almoço e jantar no Hotel Lisbonense, e huma senha para o regresso a Lisboa, recebendo quinze tostões. Na bahia estavam em calma hum patacho, e os hiates dos pilotos com os seus P P bem distinctos nas vélas para serem conhecidos e procurados, divisando se ao largo cinco ou seis vélas maiores demandando o porto.

Reconhecemos a posição onde encalhára a barca *Martinho de Mello* a 9 do findo agosto, por passarmos pertissimo da Cruz de El-Rei, que a sua tripulação descobrio pela prôa ao raiar da aurora, e que hé o cruzeiro da freguezia de S. Domingos de Ranna, e fica ao sul verdadeiro da porta principal sobre hum penhasco d'onde parece nascer a perigosa restinga d'esta denominação.

Pelas nove horas démos fundo a pequena distancia da praia em Cascaes, na qual havia muitos banhistas, e grupos de curiosos que aguardavam a chegada do vapor, cortejando-se reciprocamente huns e outros, como conhecidos que fossem de longa data, e parece que a navegação e o andar no mar, convidam a estas aberturas e franquezas de proceder. Desembarcámos logo e caminhámos para a hospedaria, onde nos serviram promptamente o almoço de chá e café com leite, vinho, ovos, e excellentes pãesinhos de Meleças. O hotel não podia receber mais hospedes, porque, além dos trinta e tantos viajantes do *Formiga*, havia outros chegados por terra em sete carroagens e quatro chars-à-bancs, de maneira que os dois pavimentos da casa estavam cheios de commensaes.

Terminada a refeição, dispersou-se a companhia por todas as ruas da villa que achei varridas e os moradores limpos, com certa apparencia de commodidade; pela minha parte, fui ter á Misericordia, onde tocavam á missa. Entrei, achan

do a igreja em reparos, por isso não vi na sua respectiva capella o sacrario com o Santissimo para lhe fazer oração, mas ajoelhei e rezei á Cruz levantada no altar mór. Depois visitei o edificio, e vi então na sacristia hum decente altar com o sacrario alumiado por duas luzes de azeite permanentes, indicadoras de que ali estava o Sacramento. Veio o capellão, que me pareceo habil no seu officio, e homem moço, de boa compostura e desempenhando as funcções do seu ministerio limpamente. Acabado o officio divino sahi pela porta principal, passando por entre muitos fieis de que estava a igreja cheia, distinguindo varias pessoas conhecidas, a marqueza de Cantagallo e filhos, o conde das Galveias, etc. Da Misericordia fui correndo as ruas e becos da villa até parar em frente da casa da camara, quando os sinos da sua torre tocavam onze badaladas e tres quartos; encarando o lado d'onde sentia o som, depararam-se-me as armas reaes portuguezas na fachada do edificio, sobrepostas na esphera armilar, concluindo d'este timbre ser a construcção do tempo de el-rei D. Manuel; no largo ou praça ha hum chafariz e o pelourinho, bem como huma casa nobre de algum fidalgo de solar. D'este ponto encaminhei-me para a fortaleza propriamente dita, ou cidadella da praça, que o hé a todos os respeitos, não só pela sua estructura guerreira de sólidas e altas muralhas, profundos e largos fóssos, duplos portaes exteriores e interiores, se não pela amplidão dos terraplenos e baterias, casernas, cisternas, palacio do governador, guaritas, paióes á prova de bomba, escadas de caracol para os fóssos, e outras para as portas do mar, etc. Por cima da porta principal no frontão, ha o escudo das armas reaes portuguezas que me pareceo do tempo de D. João II e hum distico bastante carcomido que não pude decifrar; mas a porta hé nobre, e de huma architectura robusta, apropriada á solidez e fins que representa, mostrando ter tido correntes para suspender e arriar a ponte levadiça do largo fosso, que hoje hé assoberbado por huma ponte de pedra.

Casualmente, encontrei junto do mastro dos signaes de

bandeiras na bateria mais elevada d'este castello, que bate a campanha, e as pequenas enseadas da parte do poente, o official de marinha delegado da capitania do porto de Lisboa que ali fiscalisa o serviço da pilotagem da barra, e communicação por bandeiras com os navios que se correspondem com a terra, o qual me fez o favor de offerecer o seu quartel, que podia ver-se de limpo e bem arranjado, convidando-me a visitar a estação telegraphica para ver funccionar o systema de Morthon, differente do antigo de Berguet. Aproveitei-me dos seus bons officios, e surprendeo-me a simplicidade, rapidez, e limpeza das communicações, bem como a habilidade do telegraphista, que me agradou pelo seu porte, decentes maneiras e aptidão.

O capitão de fragata Cunha disse-lhe quem eu era, e pedio-lhe que fizesse alguma pergunta para a Roca a fim de eu poder avaliar o machinismo do aparelho transmissor. Este empregado, com a cortezia de quem recebera esmerada educação, pegou no botão do aparelho, e deo com elle humas doze ou quinze pequenas pancadas, com diversos intervallos de tempo, e acto continuo desandou huma roda de latão de tres pollegadas de raio, e composta de dois circulos fixos no mesmo eixo, no qual estava enrolada huma tira de papel da largura de tres linhas, onde se haviam assignalado varios pontos e riscos de diversas grandezas. Então pedio-lhe o capitão de fragata que lesse a pergunta e resposta. Satisfez o pedido dizendo que *estava ali o sr. contra-almirante F., o qual desejava saber quantos navios se avistavam, e outra qualquer novidade de interesse.* Da Roca rerponderam: *Repita o nome que não percebi bem; navios apparecem alguns em calma no horisonte quasi alagados. Novidades não ha, só temos a permanencia do calor.* Deo outras pancadinhas com o botão, e a roda desandou instantaneamente, lendo o telegraphista na tira que se estendia sobre a mesa: *conheço muito bem, e aqui me offereço a s. ex.ª para qualquer serviço.* Pedi então que lhe agradecesse tanta civilidade fazendo-lhe cumprimentos. Ora tudo isto, e o dialogo se passou em menos de cinco minutos,

sem auxilio de diccionario nem penna, nem tinta nem outro accessorio onde se estampasse o telegramma, porque as palavras d'elle, ali ficavam expressas n'aquelles risquinhos e pontos da tira de papel. Não hé possivel haver communicação mais rapida, aparelho mais simples, transmissões mais concretas, empregados mais intelligentes, attenciosos e prestadios, do que esses que funccionam hoje nos nossos telegraphos electricos; e hé com verdadeira satisfação que dou esta noticia para constar o aperfeiçoamento a que chegaram entre nós, e a boa ordem que reina no serviço dos mesmos telegraphos; e a aptidão, cortezia e intelligencia da pessoa que dirige o mesmo serviço na estação de Cascaes.

Approximando-se a hora do jantar, foram-se agrupando á porta do Hotel Lisbonense alguns dos seus commensaes, e eu subi ao primeiro andar em busca de fresco e de posição á mesa, em volta da qual encontrei já varias senhoras e cavalheiros. Não se fez esperar o promettido serviço que foi regular, abundante, e limpo em louça ingleza fina, sobre toalhas e guardanapos lavados, consistindo nas classicas sopa, vacca, arroz, carne assada, gallinhas ensopadas, costelletas de vitella, e outro prato que me não lembra, vinho, uvas, pêcegos, melão, puding e café. Quando desci para sahir, vi que na sala terrea não cabiam os concorrentes, pois até alguns comiam de pé faltos de logar ás mesas.

Cinco horas a tocarem, tudo parte a correr para a praia, huns a saltar para os bateis e canôas, outros a divertir-se com affan dos passageiros, tropeços e difficuldades do embarque das damas que sempre interessam a quem as observa, agitando se muitos lenços das que já se achavam a bordo, chamando as que faziam retardar a partida do vapor. Além das pessoas que tinham ido de manhã outras appareceram a bordo, de maneira que a tolda do *Formiga* litteralmente se encheo; e depois dos sacramentaes assobios de prevenção da partida, aqui vae elle de proa á barra com agua de cheio, e ventinho de feição, costeando as sinuosidades do terreno, para os passageiros desfructarem a vista das povoações marginaes, e dos obje-

ctos diversos e dignos de reparo que lhe realçam a belleza, até quasi roçar sem risco os rochedos que supportam as muralhas da magestosa torre de S. Julião. Rio acima, surprendeo-nos a vista de tres galeotas reaes pouco ao largo dos seus respectivos telheiros da Cordoaria com os algarves nas bancadas, e quatro ou cinco escaleres dos navios de guerra com os marinheiros de remo em punho.

Depois de saltarmos no Aterro, perto da ponte dos vapores, deram sete horas, gastando-se nesta agradavel diversão doze horas, desde as sete da manhã ás da tarde, dispendendo apenas quinze tostoens, sem o menor constrangimento, sem impertinencias ou grosserias, percorrendo a distancia de dez leguas em boa companhia, que tantas se contam de ida e volta de Cascaes a Lisboa.

Soubemos depois, e todos os jornaes o annunciaram, que as galeotas eram destinadas ao passeio de suas magestades por agua, e de varias pessoas da côrte que haviam tido a honra de jantar á mesa dos soberanos, por ser dia do nome da rainha a senhora D. Maria Pia. Agora o que se não disse da festa foi, que os algarves extraordinarios que foram aos remos das embarcaçoens reaes, receberam nove tostoens, pelas duas horas de trabalho que tiveram.

Ainda bem que se repetem os passeios maritimos do tempo da senhora D. Maria I. Então, como dizem as Gazetas desse reinado, o divertimento desta soberana que mais a deleitava, eram os passeios por agua á Senhora da Boa Viagem, á Cartuxa de Laveiras, a S. José de Ribamar, á Madre de Deos, etc., fazendo acompanhar as galeotas, onde folgava com os principes e as *suas damas*, de *faluas* com musicas, e cantorias, sendo tão pronunciada esta sua paixão pelo mar, e pela marinha, que o primeiro remedio que lhe aconselharam quando enfermou a pontos de se entregar a regencia do reino ao senhor D. João, principe do Brazil, foi manda-la embarcar em navios de alto bordo e sahir a barra; e quando assim não fosse, andar sempre em passeios pelo rio. Temos esta tendencia maritima de sua magestade a senhora D. Maria Pia por auspiciosa

e favoravel á nossa arma, esperando que a distracção e deleite que esta augusta senhora encontra respirando os effluvios da agua salgada, despertem no seu coração desejos de augmentar e engrandecer a nossa esquadra, na qual seu augusto esposo, hoje rei de Portugal, servio, começando a sua carreira como qualquer cidadão d'este paiz, pela praça de aspirante a guarda marinha, e honrando o uniforme da corporação dos officiaes da armada, envergando a farda de almirante.

VIII

CASCAES E SETUBAL

Domingo passado, 15 d'este mez, fui a Setubal e vim tão desgostoso do meu passeio, que logo tencionei voltar a Cascaes para me indemnisar dos aborrecimentos colhidos em tal digressão; mas quando similhante idéa nunca me accorresse, o lisonjeiro convite recebido d'aquella villa para lhe fazer nova visita, mover-me-hia a dar esse passo, quer para conhecer o correspondente que apreciou no *Jornal do Commercio* a descripção por mim feita na *Gazeta de Portugal*, da povoação e dos seus moradores, quer para estudar as circumstancias physicas da localidade e contribuir com o meu fraco contingente para fortalecer os votos dos cascarejos relativos á construcção de hum *quebra mar* na sua respectiva bahia, que dê abrigo aos navios, quando os vendavaes, neblinas ou travessia obstam ao commettimento da barra.

Bem justo empenho d'esta população costeira e essencialmente maritima, ponderando os interesses resultantes de tal obra e a perda que soffre por falta d'ella, vendo fugir-lhe os navios acossados das procellas do alto mar ou com avarias, tendo pela prôa as ameaçadoras arrebentações que se estendem de S. Julião ao sul do Bugio, em logar de virem surgir temporariamente ao abrigo de alguns montões de pedras dispostas com preceito e sciencia desde a restinga da ponta de Santa Martha até ao meridiano do forte do Estoril, á espera

de sota ou de aguas de cheio, em que as marcas da entrada sejam visiveis e o accesso da barra menos perigoso. Obra não só de utilidade para Cascaes se não para o paiz, attrahindo maior numero de vasos ao porto de Lisboa, certos de acharem em todas as occasiões criticas de tempo e mar, posição adequada ao seu ingresso no Tejo.

Com este proposito e grato ao echo de quanto avancei na *Gazeta de Portugal* de 12 tão sonoramente repercutido no *Jornal do Commercio* de 17, entrei o portaló do *Formiga*, que já ía largo e parou para me receber ás sete horas e cinco minutos d'este ultimo domingo 22 do corrente. A viagem (porque assim deve qualificar-se huma excursão fóra da barra e regresso ao porto) foi como de costume rapida e divertida, sendo de sentir que a partida por matinal e a nausea maritima afastassem d'este delicioso passatempo a concorrencia das senhoras, que mal podiam ataviar-se e architectar as composturas que lhe realçam os attractivos, desde o romper da aurora ás sete horas do dia. Assim mesmo algumas nos deram o prazer de as contemplar e termos por companheiras.

Manhã de outono amenissima e clara, bafejando-nos as faces humas arajensinhas adoidadas dos ultimos quadrantes, ora do sul, sudoeste e oeste, ora do noroeste, de maneira que duas duzias de navios avistados fóra ou entre cabos aproavam a diversos rumos, tendo as vergas braceadas por huma ou outra amura sem poder distinguir-se qual era o seu caminho, os dois hiates dos pilotos, ora enchendo-se-lhe o panno por bombordo, ora por estibordo, e as bandeiras da nossa linda fragata *D. Fernando* e da corveta *Duque da Terceira* disparando levemente para partes oppostas, era cousa de encantar.

Depois que se largou ferro na babuje da praia em Cascaes, foi então que a aragem calou fixando-se no sudoeste, e tanto os muitos vasos que demandavam a barra, como os que sahiam do porto, marearam segundo convinha á sua derrota, alongando-se as vistas por hum horisonte já limitado, já sem fim por todo o mar fóra.

Dirigiram-se os passageiros do *Formiga* ao hotel aprazado e satisfizeram as suas indicações gastronomicas, tomando o substancioso almoço ali servido de bifes, ovos, vinho, chá e café com leite, pão e manteiga, e toca a girar em solido pizo e não sobre huma superficie movel que faz entontecer a cabeça. Quanto a mim foi cumprir os deveres de catholico e meu filho José Tito, official do meu officio, á igreja da Misericordia, onde assistimos aos actos religiosos acatados unanimemente por todos os fieis de que estava o templo cheio, como presenceei na primeira excursão do dia 8.

Regressando ao hotel constou-me ter ido ali procurar-me e outros seus amigos, o sr. capitão de fragata Cunha, dando-me as boas vindas. Então dirigi-me á fortaleza para lhes agradecer a cortezia e estudar das baterias o logar mais apropriado á construcção de hum *quebra mar,* que tanto almejam os descendentos do bravo 19, distincto na guerra peninsular, herdeiros do seu patriotismo e dedicação, correndo-lhes nas veias aquelle sangue de soldados, caracteristico da valentia, da ordem, da disciplina, do aceio e mais partes honrosissimas que adornam os militares de todos os paizes e muito bizarramente os militares portuguezes de mar e terra.

Trocadas as devidas civilidades entre mim, os srs. Cunha e telegraphistas Lino Justiniano de Lima Victor, e Francisco Maria Pereira Guerra, que nos deram amplas informações do seu delicado serviço e dos apparelhos de transmissão telegraphica electrica agora em uso, fui com o sr. Cunha ás baterias, d'onde mais bem se avaliava o sector do circulo formado pela curva da praia e a corda tirada do extremo da penedia do fortim de Santa Martha á Cruz de El-Rei no cimo do rochedo da Pedra de Rana, e observei pelo agulhão que levava e collocára convenientemente, que o seno do arco de 90° formado pelos rochedos em que assentam as muralhas da fortaleza e as cortinas e parapeitos das baterias que defendem a praia até ao forte do Estoril, corria ao sueste magnetico deduzindo d'esta observação que, hum *quebra mar* bastante espaçoso para abrigar oito ou dez navios, poderia estabelecer-se

com pequena despeza em relação á sua transcendente utilidade na direcção da referida *corda* sem precisar prolongar-se além do meridiano do forte do Estoril, tendo de comprimento apenas duas a tres amarras para obstar ás vagas do sul, sudoeste, e oeste.

Ora estas apreciações foram feitas a fugir dos dardejantes raios do sol reflectidos das lageas das baterias que escaldavam os miolos e cegavam o observador, por isso muito aproximadamente; mas dando idéa da facilidade e conveniencia da obra, bem como do seu economico e modesto orçamento, ponderando que, não se trata de crear na costa hum porto supplementar do de Lisboa, que demandaria grandes cabedaes, mas apenas hum logar de abrigo momentaneo para esperar a opportunidade de entrar no Tejo.

De passagem rectifiquei a era da construcção da fortaleza pelo distico do frontão da sua porta principal e das armas reaes, que tudo hé do reinado de el-rei D. João IV e do anno de 1648, isto hé, das baterias e fortificações mais modernas, porque das outras que lhe estão a cavalleiro e huma tenalha com merlões e canhoneiras, que bate a campanha e a propria praça com seu fosso, ponte e postigo especiaes para o terrapleno do palacio do governador de caracter vetusto, não pude saber a éra por não ter o portal do mesmo postigo legenda ou escudo de armas que isto indicasse, nem haver pessoa que me desse informações dignas de fé, sentindo não produzir aqui noticia dos nomes que devem ter e tem de certo as partes componentes d'esta importante praça, como achei e vi na torre de S. Julião da Barra, onde todas as baterias têm nomes apropriados, começando pela da *Praça*, dos *Apostolos*, o *Cavalleiro do Principe*, etc., para se avaliar a importancia relativa de cada huma, a qualidade e o calibre dos canhões que as guarnecem, etc. De Cascaes nada pude saber nem dos fortins e mais obras guerreiras, que bordam a praia e servem á sua defeza. Propor-me-hei a este exame, descrevendo mais de espaço, quanto possa interessar os amigos e apreciadores das cousas do nosso paiz, aproveitando os offe-

recimentos que tiveram a bondade de fazer-me os ill.mos srs. capitão de fragata Cunha, Freitas Senior e Junior, Pereira de Mello Junior e mais cavalheiros que honraram a minha segunda visita á terra da sua residencia, acompanhando-me ao embarque para o *Formiga*, que se demorou alguns minutos gastos nas reciprocas civilidades que tão grato acolhimento promovera de parte a parte.

Agora referindo-me ao pouco desejo de voltar á linda patria do ardente e inspirado Bocage, direi que a passagem do Tejo n'esta digressão hé incommoda e aborrecida pela affluencia de passageiros das infimas classes da sociedade em dias de festa e corridas de touros n'aquella cidade, que os preços reduzidos dos transportes, então collocam a par e em contacto com pessoas polidas, soffrendo estas pisadellas, encontrões bravios, ditos e enxovalhos grosseiros, levando-se de pé sem hum banco para sentar-se, o tempo do trajecto do Terreiro do Paço á ponte do Barreiro, e além d'isto a soalheira que se apanha, calcando areia solta desde o desembarque á estação, e da estação de Setubal á cidade. De mais d'isto, não havendo n'esta decente hospedaria, onde se sirva huma refeição igual á que se obtem por menos preço em Cascaes; aqui almoça-se e janta-se em toalhas e guardanapos lavados por seis tostões, em Setubal janta-se mal por oito, sobre toalhas pouco limpas, sem guardanapos nas mezas, nem garrafas a cada talher, e estes de ferro ferrugento, colhéres de cobre já pouco prateadas, ministrado tudo por hum pessoal composto de velhas desdentadas ou serventes mal geitosos e tardios. Finalmente o regresso a Lisboa hé perigoso e muito de noite, atulhando-se o vapor de gente em numero tal, que enche de receios, quem sabe o risco de carga tão imperiosa e movediça, apertada e impaciente dentro de hum só barco destinado a conduzir ás oito e nove horas da noite os passageiros que levára em duas viagens de dia ao Barreiro, sendo tudo confusão, chascos e insolencias ao embarque e desembarque, subindo algumas a cima das rodas a pontos do barco adornar até ás vigias da camara, sem presidir a esta insensata concorrencia policia algu-

ma civil ou da capitanía do porto, protectoras dos cidadãos inoffensivos e respeitadores das conveniencias sociaes, quando a bordo do *Formiga* a primeira demonstração d'ellas começa pelos desvelos, com que o agente da empreza ou o director do barco recebe os passageiros e os convida para a camara, proporcionando-lhes e ás damas todas as commodidades. Sahir pois a barra n'este barquinho, sentindo a ondulação das vagas, tendo pelo través a *Cruz dos Arrependidos*, que desafiam os vomitos de alguns menos habituados ao mar e ás suas admiraveis peripecias, esperando escapar-lhe antes do sol se immergir no Oceano, deixando pela poppa os escarceos esbranquiçados que rebentam sobre os cachopos da barra, dizendo saudosos adeuses aos tripulantes da *Duque da Terceira*, que tarde terão o gosto de aproarem á Rocca, foi cousa de encantar para quem visitou estranhas terras e andou longe dos lares patrios; e aquelles coitados- que nem se quer unharam hum ferro no an, coradouro de Cascaes, lá se conservaram obra de meia milha distantes da praia á mercê do vapor, para baldearem no barco de reboque o guarda-marinha e seus examinadores, que oito dias antes haviam recebido para se proceder á sua prova de aptidão decretada modernamente nas habilitações dos officiaes da Armada, recebendo os condemnados a degredo para a Africa e marinhagem complementar da sua guarnição, lá se foram a pouca força e como de má vontade perdendo-se de vista muito antes de anoutecer.

Quantas angustias e magoados olhares fariam palpitar os corações dos tripulantes d'aquella curveta, comparando o rumo que levavam ao outro que seguia o *Formiga?!* O seu, era dando a poppa á terra, ignorando ao certo quando a ella voltariam, o d'este era de prôa á barra na fundada esperança de pizarem terreno de Lisboa dentro de poucas horas! Assim corre a vida de todos nós sempre em alternativas de pezares e gozos, esperando novas occasiões de tirar partido da nossa presistencia sobre a terra; porém quanto a mim e os desejos que sempre nutro, confesso que nada me satisfaz tanto, como fender agua salgada, transpor os perigos da barra, su-

bir a huma altura d'onde descubra algumas vélas alagadas no horisonte, respirar as emanações da marezia, e lembrar-me de que, as glorias e renome portuguez, foram ganhos por seus marinheiros e soldados sobre as aguas do alto mar.

IX

ESQUADRAS DE EXERCICIO E DE GUARDA COSTA COM OUTRAS NOTICIAS

I

Duas divisões navaes compunham a esquadra de exercicio commandada em chefe pelo tenente general Bernardo Ramires Esquivel, que no dia 23 de março de 1793 se foram amarrar desde a Junqueira até Belem, formando os navios pesados a linha do norte e os ligeiros a do sul, começando o mesmo exercicio e instrucção no modo de postar a força maritima, quer para a defeza, quer para o ataque da cidade, já protegendo-a de aggressão inimiga, já hostilisando-a com o maior numero de canhoens e de calibres e as mais robustas amuradas das náos de linha, collocando as fragatas e vasos de menor porte em distancia conveniente de poderem auxiliar os mais possantes empenhados no combate a favor ou contra a povoação e baterias d'ella, que lhe ficavam a menos de meio alcance das suas bôcas de fogo. Estas duas divisoens estavam organisadas da maneira seguinte:

PRIMEIRA DIVISÃO

Náos: *Conceição, Maria Primeira, Vasco da Gama.* Fragata *Fenix.* Bergantim *Serpente.*

SEGUNDA DIVISÃO

Náos: *Rainha de Portugal, Bom Successo, Santo Antonio.* Fragata *Ulisses.* Bergantim novo.

Desde aquelle dia até ao de 24 de maio estiveram as guarniçoens exercitando-se em todas as fainas e manobras possiveis usadas nos portos a bordo dos navios surtos, simulando desembarques, fazendo aguadas protegidas por fuzilaria, arriando ou içando embarcaçoens miudas a toques de apito, largando e ferrando o pano, botando ao convés vergas e mastareos de joanetes, encapellando e desencapellando enxarcias, tudo debaixo da mais rigorosa disciplina como se fosse em presença do inimigo e como devia ser ordenado e executado tudo por commandantes e officiaes tão habeis, como aquelles que tripulavam taes navios, e cujos nomes recordarei para se reconhecer a capacidade que tinham para o desempenho das suas funcçoens, de que posteriormente deram honrosas provas.

Commandante em chefe, o tenente general Bernardo Ramires Esquivel, na náo *Conceição*. Segundos commandantes: O chefe de divisão João Caetano Viganego e o capitão de fragata Herculano José de Barros. Capitaens tenentes: Pio Antonio dos Santos, José Joaquim Ribeiro.

Náo *Maria Primeira*. Commandante o chefe de divisão Pedro Cheuirim. Capitaens tenentes: Diogo Coelho de Mello, José Fidellis Lopes da Costa.

Náo *Vasco da Gama*. Commandante o capitão de mar e guerra marquez de Niza. Capitaens tenentes: Rodrigo José Pinto, Joaquim José Monteiro Torres.

Fragata *Fenix*. Commandante o capitão de fragata Alvaro Sanches de Brito. Capitaens tenentes: Estanislau Antonio de Mendonça, Filippe de Barros e Vasconcellos.

Bergantim *Serpente*. Commandante o capitão tenente Filippe Alberto Patroni.

SEGUNDA DIVISÃO

Náo *Rainha de Portugal*. Primeiro commandante o chefe de esquadra Antonio Januario do Valle. Segundo commandante o chefe de divisão Bernardo José de Sousa e Vasconcellos. Capitaens tenentes: o capitão de fragata Agostinho da Rosa Coelho, João da Costa de Quevedo.

Náo *Bom Successo*. Commandante o capitão de mar e guer-

ra José Caetano de Lima. Capitães tenentes: o capitão de fragata Bernardino José de Barros, Francisco de Assis Tavares.

Não *Santo Antonio*. Commandante o capitão de mar e guerra Francisco de Paula Leité; Capitães tenentes: Manuel Carlos de Tam, João da Ponte.

Fragata *Ulisses*. Commandante o capitão de fragata João Gomes da Silva Telles. Capitães tenentes: Jaime Escarnichia, Manuel de Jesus Tavares.

Bergantim novo *(Sem nome)*. Commandante Antonio Pussich.

Não dá o 2.º supplemento á *Gazeta de Lisboa* XII de 23 de março de 1793 mais noticia dos estados maiores dos navios d'esta esquadra, como tenentes do mar, guardas marinhas, sargentos de mar e guerra, etc., de que fizera minuciosa resenha a respeito de outras, aqui limita-se apenas aos primeiros e segundos commandantes e seus capitães tenentes, que parecem ser os commandantes dos quartos, com a singularidade de que, tendo alguns as patentes de capitães de fragata, eram capitães tenentes nas funcções. He verdade, que n'outro numero diz, daria noticia dos *principaes* officiaes da esquadra que tiveram a honram de ser apresentados a Sua Alteza para lhe beijarem a mão pelo tenente general-commandante em chefe Bernardo Ramires Esquivel, os quaes foram estes, e assim fica supprida a lacuna dos componentes dos estados maiores e a omissão de muitos nomes dos officiaes que lhes pertenciam e fizeram esta campanha e eu conheci, embarcando dois d'elles commigo na fragata *Successo* em 1819 para o Rio de Janeiro, que eram os capitães tenentes José Candido Correia e Antonio Gabriel Pereira Pessoa, que relatavam as particularidades d'ella, o merito, sciencia e importancia dos commandantes dos navios, estes por quem construidos, e davam outras noticias dos armamentos navaes d'essa época, dignos de reter-se de memoria, como fiz e vou recordando auxiliado pelos resumos que encontro nas *Gazetas*, d'onde se conclue a verdade dos factos.

No dia 23 de maio teve a esquadra ordem de largar o porto

depois de Sua Alteza lhe passar revista, pelo que se poz sobre hum ferro logo ao romper da manhã, e tendo tudo ensaiado para largar o ancoradoiro quando o Principe descesse o portaló da náo *Conceição*, onde tencionava subir. Ás onze horas embarcou Sua Alteza na galeóta, largando do caes de Belem, seguido de varios escaleres, e andou vendo por fóra as seis náos, que lhe fizeram as honras usadas, embandeirando e salvando com a gente nas vergas. Depois de hum demorado exame dirigio-se á capitânia para onde subio e na qual o estavam esperando os commandantes de todos os navios para lhe beijarem a mão, aos quaes fez varias perguntas com muita affabilidade e mostrando-se contente da attitude e arranjo das guarnições e dos navios. Desceo á cuberta que tinha as baterias guarnecidas, e depois de tornar a dar a mão a beijar á officialidade desceo para a galeota a fim de ver fazer-se de véla a esquadra, como ordenára. Então, mal que acabaram as continencias do estylo ao primeiro signal do almirante todos os navios que tinham o velame sobre fios, largaram e caçaram o panno pondo-se de vergas d'alto, braceando-as da maneira conveniente para não haver rascada ou fugirem da formatura quando arrancassem os ferros do fundo, conservando-se o Principe no mar e hindo postar-se a oeste da torre de Belem, d'onde melhor observava a marcha e arreganho de cada vaso que, passando perto da galeóta e ostentando a maior pericia, quando a tinha pelo través, lhe salvava de novo arriando a bujarrona e vélas de brim, subindo a marinhagem pela enxarcia até ás arreigadas dos joanetes, bradando sete vezes: *Viva a Rainha!* Quando o navio cauda da columna teve a galeóta pela alheta, fez signal ao almirante d'ella lhe ficar pela poppa, e aquelle atravessando, deo a ultima salva de despedida seguindo logo; salva que o Principe mostrou aceitar mandando *levar remos*. Sua Alteza desembarcou então e foi para o mirante da Princeza do jardim do Paço da Ajuda, onde se demorou até os navios todos sahirem a barra.

Ocioso hé dizer que, durante os dias que a esquadra esteve surta fazendo exercicios, as praias proximas e o rio achavam-

se cobertos de curiosos e de pessoas amigas ou pertencentes aos seus cinco a seis mil tripulantes, e n'este do *bota fóra*, quem pôde, não deixou de ir contemplar o grandioso quadro da sahida das seis náos portuguezas, duas fragatas e dois brigues quasi todas novas como estes, animado e honrado pela presença do Regente, que dava vida, actividade e importancia á força naval do paiz, fazendo-a adestrar para o defender e bem servir, como as circumstancias da guerra contra a França estavam reclamando.

O almirante levára ordem de mandar diariamente hum brigue a Cascaes receber o Santo e as instrucções que lhe seriam expedidas de Queluz, onde Sua Alteza então residia, recebendo com effeito no dia immediato, 24, por surpresa, aviso de que o mesmo Augusto Senhor iria no seguinte ao Cabo da Roca ver manobrar a esquadra. Na manhã d'elle estava esta o mais perto possivel do mesmo Cabo em attitude bellica de proas á terra, a primeira divisão a barlavento da segunda esperando o signal da chegada do Regente para lhe fazer as continencias e começar as manobras, que deviam ser igualmente observadas pelos ministros da marinha e da guerra.

Esta actividade dos ministros da guerra e da marinha, o movimento marcial de mar e terra, as visitas do Regente aos arsenaes, os campos de manobras do Quadro, da Abrunheira e da Porcalhota traziam o paiz n'hum certo estado febricitante que ninguem parece podia estar quieto, e por isso quando constou em Lisboa que o Principe havia de ir ao Cabo da Roca ver manobrar a esquadra, não houve folego vivo que deixasse de mover-se e até de arrastar-se ao sitio da visão aquatica e nova em Portugal com certa alegria e orgulho dos nossos ensaios guerreiros, repetindo-se de bôca em bôca: «Vae o Principe, vae o Principe».

De Cintra, de Collares, de Cascaes, do Linhó, de Oeiras, de todas as cercanias e proximidades do Cabo corria e correo gente a buscar posição conveniente, quer de ver as evoluções navaes, quer de bem mirar o Principe e a fidalgaria, que o havia de acompanhar. Todos os saloios da Rebelva, do Pene-

do, da Parede, de Rana, de Rio de Mouro, d'Albarraque, d'Agualva, de Leceia, de Barcarena e mais povoações ao alcance do Cabo da Roca e do farol da Guia se foram logo ao romper da manhã, agrupando em escallões pelas alturas, d'onde melhor se via o mar e d'onde igualmente podesse ver-se o Regente; o Principe, o Principe era quem mais attrahia áquellas habituaes e desabridas solidões, a multidão de curiosos, e interessados nas cousas patrias n'este dia de regosijo; alem de que, funcção onde havia reunir-se a maioria da côrte em volta do Principe que podia ver-se á vontade sem gastar dinheiro nem soffrer pressão alguma, era funcção essencialmente popular e liberrima por todas as maneiras, e então n'este dia 25 de maio de 1793 o sitio do Farol da Roca estava tão concorrido como o largo dos Jeronymos em occasião da feira de Belem, ou o Campo Grande no primeiro domingo de outubro com tempo estio.

Ás onze horas chegou Sua Alteza ao farol em cuja visinhança se haviam armado varias tendas para seu abrigo e da côrte que o acompanhava, bem como levantado hum mastro para içar o estandarte real e fazerem-se os signaes necessarios. O Principe e o seu sequito íam a cavallo, Sua Alteza montava com elegancia, pois além de saber a fundo todos os preceitos de equitação, tinha os cavallos mais finos e bonitos do paiz, que o habil picador Sant'Anna ensinava com mestría e até paixão, e acompanhava sempre em algum dos mais fogosos para ostentar sciencia e pericia quando se davam taes excursões, pelo que o Principe folgava com ellas e tinha huma certa vaidade de fazer assim boa figura, e fazia realmente, como vi muitas vezes, quando elle todas as semanas de agosto e setembro ía á caça e fazia estancia no *Alto* perto de Leceia, demorando-se a ouvir a garrulice das saloias do mesmo logar e admittindo minha mãe á sua presença, dando-nos a mão a beijar, mandando-nos cobrir, gracejando com meu irmão Antonio, que era seu afilhado, e aceitando e comendo alguns cachos de uvas moscateis da quinta que hoje pertence a meu irmão visconde de Leceia, seguido n'esse tempo da Princeza

a senhora D. Carlota Joaquina, que era excellente cavalleira, e do senhor Infante D. Pedro Carlos e fidalgos de serviço, reconhecendo todos que o observavam, ser elle o mais guapo cavalleiro d'aquelle luzido e numeroso grupo, sem lhe dar realce a primazia de caminhar na frente, mas sim a formosura e manejo do russo animal que o conduzia, e o donaire, nobre apparencia e firmeza do agradavel cavalleiro.

Assim que disparou no mastro arvorado perto do farol o pavilhão real, rompeo a salva no mar e começaram as manobras e exercicios navaes susceptiveis de fazer-se com tal numero de navios, de cujas evoluções o Principe mostrou ficar satisfeito, louvando o seu ministro da marinha Martinho de Mello, e o da guerra Luiz Pinto, que se achava presente e andava apromptando a divisão auxiliar para Hespanha que devia dentro em poucos mezes transportar-se em outra esquadra igual a esta ou ainda mais numerosa ao porto de Roses para operar no Rossilhon, como aconteceo logo depois, sahindo a mesma esquadra composta das náos *Meduza*, em que *Pedro de Mariz* içava a sua insignia, *Bom Successo, S. Sebastião, S. José e Mercês*, fragatas *Venus* e *Princeza do Brazil*, charrua *Aguia* e outras charruas, compondo quatorze navios de transporte, que deram á véla no dia 20 de setembro seguinte, de que darei circumstanciada relação.

Até ás quatro horas da tarde duraram os exercicios, porque então o Principe montou a cavallo e o seu sequito para Queluz, arriando-se o estandarte em signal de que elle partíra, e a esquadra dando a salva de despedida, fez-se na volta do mar em duas columnas com as precedencias devidas á posição das bandeiras que eram, estar a barlavento a do commandante em chefe, e a sotavento a do chefe de esquadra, perdendo-se de vista antes das seis horas, pois apenas se lhe descobriram então a oeste os joanetes meios alagados dos mais alterosos navios.

As tendas foram logo abatidas e o mastro apeado. Os pincaros das visinhanças do ventoso e agreste sitio do Farol da Roca, foram ficando nus de quantos seres animados lhe da-

vam huma certa apparencia de vida e de movimento, os trilhos e escabrosos caminhos d'aquelles inhospitos montões de granito mal comportavam a multidão, que regressava galhofando ás suas aldeias e pobres localidades, e antes do cahir da tarde, o ermo sitio e o penhasco onde assenta o farol da Roca e as fragas que o rodeiam, não tiveram por companheiros e observadores, mais do que os mugidos das vagas do Oceano, batendo em vão nos rochedos da raiz do famoso Promontorio, ou os tristes e solitarios faroleiros habituados a encarar de continuo as procellas do bravo mar em dias tempestuosos ou a encher-se de inexplicavel melancholia e saudade, reparando na placidez das aguas do mar estanhado, onde parece acabar o mundo em dias de calmaria.

II

Esta esquadra apanhou huma nortada tão dura na noite de 18 para 19 de junho, que lhe causou grandes avarias, sendo alguns dos seus melhores navios forçados a arribar desarvorados, que foram as quatro náos: *Conceição, Rainha de Portugal, Vasco da Gama,* e *Maria I;* Fragatas: *Fenix* e *Ulisses;* Bergantins: *Voador* e *Serpente;* ficando fóra e aguentando-se inesperadamente, as duas náos: *Santo Antonio* e *Bom Successo,* com o bergantim o *Sem Nome.* Reparadas as avarias, e feitas algumas alterações no pessoal e material da mesma esquadra, desembarcando por doente o commandante em chefe, deo-se o commando d'ella ao tenente general José Sanches de Brito, que arvorou a sua bandeira na *Conceição,* como fizera o seu predecessor. Na *Vasco da Gama,* o chefe de esquadra Antonio Januario do Valle. Na *Rainha de Portugal,* o chefe de esquadra Pedro de Mendonça e Moura, em vez do marquez de Niza que desembarcou. *Maria I,* deo-se ao chefe de divisão Pedro Scheuirim; fragata *Ulisses,* ao capitão de fragata Jaime Escarnichia, em logar do capitão de fragata João Gomes da Silva Telles, e fizeram-se outras mudanças nos estados

maiores, ficando composta, quanto aos navios, só das quatro náos: *Conceição, Vasco da Gama, Maria I* e *Rainha de Portugal;* Fragatas: *Fenix* e *Ulisses*, que sahiram a barra em 3 de julho, denominando-se então *Esquadra do Canal,* porque foi mandada reunir á esquadra ingleza d'aquellas paragens; e por ali andou cruzando até 3 de outubro, em que regressou de Portsmouth com onze dias de viagem. Pouco depois de entrar no Tejo foram as tres náos *Vasco da Gama, Maria I* e *Princeza da Beira* (que sahira do dique restaurada), e mais as fragatas *Fenix* e *S. Raphael,* com os brigues *Sem Nome* e *Serpente,* do commando do capitão tenente Antonio da Rosa, em 4 de novembro, comboiar huma frota de quarenta e nove embarcações mercantis, nacionaes e estrangeiras, até ao Canal de Inglaterra, entregando-as á protecção da esquadra da mesma nação que ahi cruzava. A náo *Santo Antonio* do commando do capitão de mar e guerra Francisco de Paula Leite, foi ao Porto com duas charruas e a galera *Santos Martyres* conduzir os dois regimentos de infanteria da mesma cidade, que haviam de formar parte da *Divisão Auxiliar á Hespanha,* entrando em Lisboa no dia 11 de julho. Em 10 de agosto voltaram ao Tejo a náo *Bom Successo* commandada pelo capitão de mar e guerra José Caetano de Lima, e o cuter *Balão* pelo capitão tenente Francisco Manoel Souto Maior; em 26 do mesmo agosto, voltaram de Tangere a náo *Meduza,* e o brigue *Sem Nome.* Em 2 de setembro, sahiram para andar de guarda costa, a náo *Santo Antonio* e o mesmo brigue *Sem Nome,* commandado por Pussich. Em 20 do dito mez sahiram a esquadra e o comboio, como acima disse, conduzindo os seis mil homens da *Divisão Auxiliar á Hespanha,* que foram acompanhados por quatro náos d'aquella nação, as quaes andavam cruzando entre cabos á sua espera e usaram a cortezia, de navegar sempre a sotavento das náos portuguezas, hindo diariamente á falla da *Meduza* comprimentar o chefe Mariz, e o general Forbes.

Em 8 de agosto havia sahido do dique a náo *Ajuda* chrismada em *Princeza da Beira,* entrando logo a náo *Pilar,* que

poucos mezes depois sahio com o nome de *Conde Henrique*, a cuja funcção da entrada e sahida das mesmas, veio de Queluz o Principe Regente e o Sr. Infante D. Pedro Carlos, concorrendo a este acto muito povo, por ser o primeiro que tivera logar depois da construcção d'aquella sumptuosa obra. Em 8 de dezembro regressaram de Rosas as duas náos *Bom Successo* e *S. Sebastião;* e em 11 a *Meduza* com as fragatas e transportes. A náo *Nossa Senhora dos Prazeres*, a que tambem chamavam o *Gigante*, e por corrupção a *náo Giganta*, essa teve a má sorte de hir a pique á vista da terra, como disse no primeiro tomo dos *Quadros Navaes*, accrescentando hoje, que o sinistro teve logar na noite de 19 de dezembro, quinze leguas longe da costa de Ovar, onde aportaram extenuados de forças o contra-mestre, commissario, cirurgião e trinta e oito marinheiros que poderam saltar á lancha, perdendo-se toda a outra gente da sua tripulação, commandante e officiaes que saltaram aos escaleres, dos quaes não houve mais noticias.

Quanto aos movimentos maritimos dos dez annos decorridos desde 1790 até ao de 1800, podem consultar-se as *Gazetas de Lisboa*, que ali se verá quanta actividade reinava em Portugal, e quanto empenho havia em o tornar importante pelas suas forças de mar e terra; já construindo tres cascos simultaneamente no mesmo anno, que eram náo, fragata e brigue, repetindo-se estas construcções em tres diversos annos; já fazendo entrar no dique as outras náos antigas, tirando-lhes os acastellamentos, dando-lhes apparencias modernas, e quasi que transformando-as graciosamente, e até mudando-lhes os nomes mysticos, para os dos nossos heroes. Para se fazer verdadeira ideia do nosso estado de então, historiarei summariamente como isto correo, sem fugir da epigraphe «*Esquadras de exercicio e de guarda costa*» e para o fazer, procederei n'esta resenha á laia do piloto quando *arruma a pedra* para obter a singradura navegada nas vinte e quatro horas decorridas desde o meio dia antecedente: faz dois grupos das milhas navegadas em cada amura, e as diversas prôas

a que pertencem, cartêa estas milhas, resolve os dois ou mais triangulos, e com elles obtem o caminho total, e o angulo da barca. Assim pois farei eu, *arrumarei* n'hum grupo as esquadras e navios soltos, de exercicios, e n'outro grupo as esquadras, e navios soltos de guarda costa, embora sem respeito á chronologia dos factos, entre os dois grupos dos diversos serviços, mas sómente de cada hum d'elles. Segui este systema, com aquella ideia nautica em vista, parecendo-me não fugir com ella da restricta logica; e como este trabalho a que me dou, hé essencialmente offerecido aos homens do mar, e será por elles avaliado segundo os seus usos e recto juizo, reconhecerão que pouco me afastei do rumo indicado pela agulha que me guiou em tão varia derrota. Para os que ignoram que vida se passa sobre as procellas da agua amara, e pouco, ou mal comprehendem os termos, a especialidade dos habitos, e as apparentes disparidades da linguagem e processos maritimos, que se derem casualmente á leitura do que a minha paixão pela arma em que sirvo, e por todas as honras a que tem direito, que vou lançando n'este repertorio, responderei com a seguinte estrophe do nosso patriotico Diniz:

Talvez vulgo profano
Bradará com estranho desvario,
Que o baixel alteroso errado guio
Pelo immenso oceano.
Mas o sabio que entende
Das musas os mysterios, bem comprende,
Que se longe me leva o vento forte,
De meu rumo não perco o fixo norte.

E não perderei por certo, navegando nas aguas do galeão lusitano de que este insigne poeta nautico vai ao leme. A musa de Antonio Diniz, parece gemea da deusa dos amores surgindo como ella d'entre as espumas salgadas; as suas inspirações, as suas vozes, o vibrar das cordas da sua lyra, tudo ressôa como que o murmurio das vagas, e os assovios do ven-

to pelos cabos e pela enxarcia do navio. Na Ode ao Gama diz o nosso epico:

Elle não desfraldou em curvo braço
Do tormentoso mar, timidas vélas,
Mas as crueis procellas
Do oceano domou por largo espaço.

Na outra a Fernão Peres de Andrade:

Cobrindo os senhorios
Do indomito tridente,
A abrir de sangue em Grecia largos rios
Feroz de Susa desce o rei ingente.
Sobre as immensas vélas
A terra ameaçava, o mar, e estrellas:
.....
.....

Na ode a Henrique de Macedo:

Austro que corre as ondas orgulhoso
E sacudindo as pennas
Enxarcia, mastros, vélas, e antennas
Rompe, e desfaz, e leva furioso
Do fero Alixiah na immensa armada,
Que os campos de Nereo cobre atrevida.
.....
.....
Citara, que faremos?
Ou das grandes facções no mar profundo
Demos seguros fundo;
Ou empunhando os remos,
O scintillante pélago sulquemos.
Recêas engolfar-te?
.....
.....

Na ode a Antonio de Saldanha:

Em tanto as grandes vélas desfraldando
Do galeão pujante

As ondas talha o campeão prestante,
O indómito tridente avassallando.
Olhando a immensa mole Thetis cria
Que na planice undosa
Novo collosso aos ceos audaz subia;
. . . . . .
. . . . . .

E em quasi todas as outras que o seu amor pelas glorias patrias e pelos feitos illustres de gente portugueza lhe inspirou, ha sempre hum sabor de agua salgada, e huma allusão ao mar. Assim, como elle, e adoptando tão nobre exemplo, em serviço da minha arma querida e dos prestantes marinheiros que lhe pertencem, direi ainda:

Dirá talvez o monstro cheio de ira,
Que hé diffuso o teu canto:
Mas tu lhe torna, oh lyra,
Que não cabe da concha no regaço
O mar que rola por immenso espaço.

III

Os movimentos marciaes de mar e terra, como disse na primeira parte d'este artigo, eram tão repetidos e connexos que, ao tempo de se construirem náos, fragatas e brigues que logo se apparelhavam, e faziam navegar para exercicios, e para guarda costa, comboios, cruzeiros no Estreito, e outras commissões, os regimentos do exercito disseminados pelas praças, cidades e villas do reino, d'onde tiravam as suas denominações, alem de fazerem exercicios parciaes nos seus respectivos aquartelamentos, reuniam-se em campos de manobras commandados por habeis generaes, formando brigadas, levantando trincheiras, cavando fossos, e exercitando-se de todas as maneiras possiveis; e d'aqui vem, para esta breve resenha de que me occupo, huma certa necessidade de ligar os acontecimentos das duas armas, havendo entre ellas aquel-

las relações e curso que a expansão scientifica, e as aspirações liberaes da época, e outras causas politicas determinavam. N'estes termos, não me parece fóra do assumpto, incluir aqui, os campos de manobra quando elles se estabeleceram, a par dos movimentos navaes, inspirados e dirigidos pelos patrioticos ministros Martinho de Mello e Luiz Pinto de Sousa nas suas respectivas repartições da guerra e da marinha. Isto posto entrarei na promettida narrativa, debaixo d'aquella ordem que os doccumentos officiaes foram noticiando a sua existencia.

O primeiro campo de manobras que teve logar na tapada da Ajuda desde 18 de abril de 1790, até 11 de maio do mesmo anno, cuja minuciosa descripção e technico relatorio vai no fim d'este artigo copiado textualmente da *Gazeta* de então, deixo agora de o intercalar n'este logar para seguir os factos maritimos, começando pela viagem e campanha de instrucção dos alumnos de marinha:

Em 12 de julho sahio do Tejo a fragata *Cisne*, de 44 peças, commandada pelo tenente general da armada conde de S. Vicente, levando ás suas ordens os capitães de mar e guerra Joaquim José dos Santos Cassão e Paulo José da Silva Gama, com a maior parte dos officiaes e praças da companhia de guardas marinhas, *para se instruirem na pratica do mar* (textual), seguida do bergantim o *Falcão*, de 24 peças, commandado pelo capitão tenente José Maria de Medeiros, para exercicio, os quaes entraram a 28 de setembro com perto de tres mezes de campanha, visitando parte da costa d'Africa, Gibraltar, Cadiz e a costa do Algarve. Bem se deixa ver que importancia se dava então á nossa gente do mar, não só pela força do navio destinado á sua aprendizagem, senão pela qualidade do chefe encarregado d'essa méstria, e dos habilissimos officiaes superiores que o coadjuvavam. Mas sem lhe fazer nenhuma analyse, continuarei a relatar os factos, deixando para a conclusão d'elles, as considerações que podem interrompe-los.

O segundo campo de manobras, na Porcalhota teve logar

em 23 de setembro d'este mesmo anno, e durou até ao dia 22 de outubro, do qual farei larga menção depois do relatorio do primeiro campo da tapada que vai no fim, seguindo a minha resenha naval, e indicando apenas os movimentos militares terrestes pelas rasões ponderadas acima. Em 9 de dezembro sahiu outra vez a dita fragata, commandada então pelo capitão de mar e guerra Paulo José da Silva Gama, que não desembarcára quando terminaram os exercicios dos guardas marinhas, como aconteceo a todo o pessoal da respectiva companhia, e foi levar a Marrocos o brigadeiro Jacques Filippe de Landrecet, que ali era mandado com huma embaixada ao soberano d'aquelle paiz. Para o Estreito sahiram igualmente a fragata *Minerva*, commandada pelo chefe de esquadra José de Mello Brayner, e os brigues *Lebre* pelo capitão tenente Daniel Thompson, e *Galgo* pelo capitão tenente Bernardino José de Castro, os quaes navios entraram todos em 4 de janeiro de 1791.

No dia 28 de abril sahio para andar de guarda costa huma esquadra composta da náo *Meduza*, em que o chefe de esquadra José de Mello Brayner içou a sua bandeira, levando por capitão d'ella o capitão de mar e guerra João Caetano Viganego, das fragatas: *Minerva*, commandada pelo chefe de divisão Antonio Januario do Valle; *Tritão*, commandada pelo capitão de mar e guerra Francisco de Paula Leite, e *Cisne*, pelo capitão de mar e guerra Paulo José da Silva Gama: dos bergantins: *Lebre*, commandado pelo capitão de fragata Manoel Antonio Pinheiro da Camara; *Falcão*, pelo capitão tenente José Maria de Medeiros; *Voador*, pelo capitão tenente Diogo José de Paiva, e *Galgo*, pelo tenente do mar Jacomo Escarniche: e do cuter *União*, commandado pelo capitão tenente Herculano José de Barros. S. M. e AA. foram ver a dita esquadra, e subiram a bordo da capitania, bem como da fragata *Minerva*, que lhe fizeram as devidas honras. No mesmo dia, deo igualmente á véla a náo *Conceição e Santo Antonio* commandada pelo capitão tenente José Joaquim Ribeiro, com os degradados para a India.

O commandante d'esta esquadra teve a desgraça de fallecer victima de huma manobra mal dirigida, como consta da seguinte noticia official publicada em 10 de maio:

«Da esquadra de S. M. que sahio d'este porto a 28 do mez passado, se recebeo a triste noticia, que, achando-se ella no dia seguinte perto da bahia de Lagos, mandou o seu chefe José de Mello Brayner que viesse á falla a fragata *Minerva,* e de hum movimento que esta fez chegada á capitania, resultou embaraçar-se na enxarcia d'ella a verga da véla ré, que, resvalando d'ali com grande força, apanhou desgraçadamente pelo peito o dito chefe, que a esse tempo se achava sobre o tombadilho, e o levou de encontro á amurada com tal violencia, que, vivendo poucas horas depois d'este desastre, deixou a marinha portugueza privada de hum dos seus mais habeis officiaes». No segundo supplemento da Gazeta de 4 de julho, vem a*Relação das ceremonias militares, com que em Lagos se deu sepultura ao cadaver do chefe de esquadra José de Mello Brayner,* as quaes foram pomposas, e apropriadas áquelle desgraçado successo de perder hum habil general do mar a sua vida, sem ser em combate, sem ser debaixo de medonho temporal, sem causa de força maior, e apenas por menos boa direcção da manobra de dois navios! Vida do mar, e basta.

No dia 7 de junho sahio o bergantim *Lebre,* commandado pelo capitão de fragata Manoel Antonio Pinheiro da Camara, que foi juntar-se á esquadra de guarda costa, em 24 de junho entrou a charrua *Princeza da Beira,* vinda do Rio de Janeiro, em 4 de julho a charrua *Aguia,* vinda do Pará, commandada pelo tenente do mar Filippe Alberto Patroni.

«No dia 24 de setembro vieram á ribeira das náos, S. M. e AA. e visitárão os navios de guerra, que se estão construindo, e acham prestes a lançar-se ao mar, examinárão a obra do dique que ali se constroe, e de que se mostrárão satisfeitos, e voltárão no mesmo dia para Queluz.» Em 30 publicou-se ácerca dos mesmos navios a noticia seguinte:

«S. M. e toda a real familia viérão ante-hontem ver deitar

á agua huma náo de guerra de 74 peças, huma fragata de 44, e hum bergantim, que se achavão prestes no estaleiro. Esta operação se fez com o mais feliz successo, causando grande gosto a hum immenso concurso de espectadores que se achavão nas praias, e em innumeraveis embarcações de que estava coalhado o rio.

«S. M. e AA. depois se dignárão assistir aos exercicios dos alumnos da academia da marinha, nos quaes mostrárão distinctos progressos em todas as partes da instrucção, e destreza que podem constituir hum completo official de mar, merecendo a real approvação, e o geral applauso de todos os assistentes, a quem foi patente o quanto são bem empregados os desvelos que emprega n'esta instituição o illustre chefe, a quem ella deve a existencia, e a quem o estado deverá as utilidades que d'ali devem resultar. S. M. foi servida determinar por esta occasião algumas promoções, de que se dará conta em outro logar». Os nomes dos navios que foram ao mar, são os seguintes: Náo, *Rainha de Portugal;* fragata, *Princeza do Brazil;* brigue, *Serpente.* Dois annos antes haviam-se igualmente construido, e cahido no mesmo dia 2 de dezembro de 1789, ao mar, outros tres navios como estes que foram: Náo, *Maria Primeira;* fragata, *S. João Principe;* brigue, *Falcão.*

Por decreto de 17 de dezembro d'este anno de 1791, foi criado o regimento de artilharia da marinha, havendo huma grande promoção n'esta arma, e por outro decreto da mesma data se deo nova regulação aos regimentos de artilharia do exercito, que teve tambem huma grande promoção. Por decreto de 15 de dezembro de 1790, fixou-se o numero de officiaes generaes do exercito, deixando ao real arbitrio a escolha, e promoção d'aquelles que S. M. julgasse que mais convinhão ao seu real serviço, *sem que o mero titulo de antiguidade, podesse conferir direito ao provimento dos ditos postos effectivos, ou para se entender pela referida causa, preterição alguma legitima.*

Em 6 de fevereiro entrárão no Tejo vindos do Estreito com

seis dias de viagem, a náo *Nossa Senhora do Monte do Carmo,* e os bergantins, *Falcão* e *Voador,* debaixo do mando do tenente general Bernardo Ramires Esquivel.

Ácerca do gosto que a rainha experimentava passeando pelo mar, diz a *Gazeta* de 16 de março de 1792: «Tem causado geral satisfação o ver que S. M. varias tardes d'esta semana sahio a recrear-se sobre as aguas d'este rio, acompanhada do principe N. S. e mais pessoas reaes, indo cada vez a maior distancia: o que se póde ter por hum prognostico do desejado restabelecimento da sua saude». Em 21 do mesmo mez entrárão, a fragata *Minerva,* commandada pelo chefe de esquadra Antonio Januario do Valle, e os bergantins, *Lebre* e *Galgo.*

Em 16 de junho sahio a esquadra para o Mediterraneo, commandada pelo chefe de esquadra José Sanches de Brito na náo *Rainha,* levando por seu capitão de bandeira, o capitão de mar e guerra Francisco de Paula Leite; e composta da fragata *Princeza do Brazil,* commandada pelo capitão de mar e guerra Marquez de Niza; dos bergantins *Lebre, Voador* e *Serpente,* commandados, o primeiro pelo capitão de fragata Alvaro Sanches de Brito; o segundo pelo capitão tenente João Gomes da Silva Telles; e o terceiro pelo capitão tenente Antonio da Rosa. Na fragata vai embarcado o ill.^{mo} D. Lourenço de Lima, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de S. M. Fidelissima, junto ao rei de Sardenha. D'esta esquadra, disseram os periodicos de Napoles em 14 de agosto, transcriptos na *Gazeta* de 21 de setembro, o seguinte:

«De *Napoles* se recebeo noticia de haver ali chegado a esquadra de S. M. *Fidelissima,* commandada pelo chefe de esquadra *José Sanches de Brito,* de haver S. M. *Siciliana* ido a bordo da dita esquadra, e dado signaes da maior satisfação, pela boa ordem que n'ella se admira: e de haver feito aos commandantes das embarcações a honra de os convidar a jantar á sua mesa: a satisfação do soberano se fez commum a todos os habitantes, que admirárão a belleza dos navios *portuguezes,* e o luzimento e conducta das suas guarnições. *No*

seguinte supplemento, se dará huma mais circumstanciada relação a este respeito.

«São por extremo grandes as attenções com que os nossos soberanos continuão a honrar os officiaes da esquadra *portugueza* surta n'este porto. O marquez de *Niza* com seu irmão e primo, e o cavalheiro *Paes*, sobrinho do ministro de *Portugal*, partírão d'aqui a 7 do corrente para *Ischia* no intento de irem ali jantar com o Balio *Almeida*, o qual com alvoroço os esperava pelos grandes desejos que tinha de conhecer pessoalmente os sobreditos seus parentes. Antes de chegarem porém ao sitio de *Lacco*, aonde se acha o Balio, fôrão desembarcar na praia contigua á casa de campo do rei para lhe fazerem os devidos obsequios. S. M. os recebeo immediatamente sem a menor ceremonia; e pelo modo mais affavel, os convidou ali a jantar, accrescentando que acabada a comida os conduziria no seu escaler até á casa do Balio, a quem desejava conhecer pessoalmente, por haver muito tempo que pela reputação o conhecia. Com aquella benignidade que hé tão natural a este monarcha, assim que chegou á porta do Balio, pegou no braço do cavalheiro *Paes*, dizendo-lhe que o apresentasse ao dono da casa: Esta inopinada e real visita causou nos intorpecidos nervos do Balio o mais favoravel effeito, que elle até então ali tinha experimentado, ficando como encantado da incomparavel affabilidade do monarcha, e dos elogios, que lhe ouvio fazer á Nação *Portugueza* em geral, e em especial á perfeita construcção, e asseio da esquadra, e bello comportamento dos seus officiaes. No dia 10 partírão para Ischia os bergantins da mesma esquadra, os quaes ali tiverão a honra de acompanhar a este porto o nosso soberano, que, depois de visitar aqui a sua real familia, passou no mesmo dia por terra a *Castellamare*. D'aquelle estaleiro foi hontem lançada felizmente ao mar a náo nova de 74 peças denominada *Samnite*, que hé a quarta de igual força, que ali se tem construido debaixo da direcção de hum mestre *francez*. O chefe da esquadra *portugueza*, e alguns dos commandantes da mesma, assistírão a esta funcção, e tivérão depois a honra

de jantar com SS. MM. em duas numerosas mezas, a huma das quaes estava o rei, e á outra a rainha que chamou para o pé de si o chefe *portuguez*, a quem com as mais obsequiosas expressões procurou persuadir que se demorasse aqui ao menos até á celebre funcção de *Pié di grotta*, que hé a 8 de setembro. Na mesma occasião propoz o rei aos sobreditos chefe e commandantes o irem de hoje a oito dias ver *Caserta* e *Santo Leucio*, convidando-os para jantar á sua meza n'aquella nova colonia. Em summa não ha genero algum de attenção a mais distincta, que não se haja praticado com a esquadra *portugueza*, principiando pela ordem que logo deo, para que nada do que entrasse ou sahisse d'ella fosse visitado: ordem tão inutil, como bem merecida pela severissima disciplina que na mesma se observa, e que tanto edifica, como dá que admirar a todos.»

Novembro 13. «A esquadra de S. M. que entrou n'este porto a 8 do corrente, vinha commandada pelo chefe de esquadra *Pedro de Mendonça e Moura* a bordo da fragata *Fenis*, acompanhada da fragata a *Princeza do Brazil*, commandada pelo excellentissimo marquez de *Niza*, e pelo bergantim *Serpente*, commandado pelo capitão tenente *Antonio da Rosa*. A fragata o *Tritão*, commandada pelo capitão de mar e guerra *José Caetano de Lima*, entrou no dia 10. O chefe de esquadra *José Sanches de Brito* na náo a *Rainha de Portugal*, com as outras embarcações de guerra, que se achão fóra, ficou no Estreito». Esta esquadra recolheo toda ao Tejo em 8 de novembro.

Em 2 de janeiro de 1793, entrou a charrua *Aguia* vinda do Pará, commandada por Filippe Alberto Patroni, e no seguinte, a fragata *S. João Principe*, de cruzar no Estreito, commandada por José Maria de Medeiros.

N'este tempo de ameaços de guerra, e preparativos para ella, desenvolveo-se grande patriotismo em toda a nação portugueza, manifestado por actos de generosidade e dedicação, taes como offerecimentos de dinheiro, de navios, e alistando-se os cidadãos nas fileiras militares sem serem recrutados. O primeiro que figurou na lista dos offerentes foi Jacinto Fer-

nandes Bandeira que offereceo ao ministro Martinho de Mello dois navios para o serviço da armada, que podiam empregar-se em transportes ou para hospitaes. O segundo foi Gaspar Pessoa Tavares, que offereceo todos os seus haveres, seguindo este honroso proceder os mais distinctos negociantes da praça de Lisboa. A este respeito vem huma pequena noticia na *Gazeta* de 12 de março, que dá ideia da exaltação dos animos, e boa vontade que todos mostravão de servir o seu paiz, assim concebida:

«A conjunctura actual tem dado a conhecer que nos animos dos *portuguezes* existe ainda a mesma lealdade para com os seus soberanos, e o mesmo zelo pela gloria da nação, que em tantas outras occasiões se fizerão admirar em todas as partes do mundo, ornando a nossa historia com os mais brilhantes fructos. A incansavel vigilancia com que o principe N. S. ordena, e vê executar as medidas militares, que a sua prudencia lhe suggere, hé imitada por toda a classe de pessoas: nos armamentos dos navios de guerra hé notavel o ardor que anima a todos os que se emprégão n'aquelles trabalhos, sendo excitados pelo exemplo dos mais distinctos officiaes. De varias partes do reino tem vindo numerosos corpos de homens bem constituidos, offerecer-se voluntariamente para o serviço da marinha, montando já a perto de quatro mil os que aqui tem chegado, e que encontrárão em S. A. a mais benigna recepção. *Gaspar Pessoa Tavares,* distincto negociante da nossa praça, com leal e patriotico zelo offereceo para o real serviço e para o do estado todos os seus cabedaes sem reserva; offerta que S. A. não julgou a proposito acceitar, mas que da sua parte lhe foi honrosamente agradecida pelo excellentissimo marquez de *Ponte de Lima,* ministro da fazenda. Varias outras pessoas sem duvida seguirião tal exemplo, se a resolução de S. A. não fizesse por hora intempestivas taes offertas».

Em 10 de setembro a náo *S. Antonio,* commandada pelo capitão de mar e guerra Francisco de Paula Leite, sahio para andar de guarda costa, bem como o bergantim o *Sem Nome*

commandado pelo segundo tenente Jenonymo Pussich. No mesmo dia sahio com os degradados para a India a náo *N. S. da Conceição e S. Antonio,* commandada pelo capitão tenente José Joaquim Ribeiro. Findando aqui os successos do anno de 1793, darei os relatorios dos campos de manobras, antes de relatar os de 1794.

X

CAMPOS DE MANOBRAS

I

1.º Campo de manobras. Lisboa, 18 de maio de 1790, (copia). — Havendo-se assignalado o sitio de *Belem* para ponto de reunião da Brigada composta dos dous Regimentos de infanteria de *Minas* e primeira Armada que, com dous destacamentos dos Regimentos de Artilheria da Côrte e Estremoz deviam acampar-se na Real Tapada *d'Ajuda* ás ordens do Tenente General *Guilherme Luiz Antonio de Valerê:* marcharam elles com effeito a 24 de Abril pela manhã para o dito sitio. Alli se formaram em columna, na frente da qual marchava o Quartel Mestre General do Campo, o Sargento Mór Engenheiro *Theodoro Marques,* com os seus Ajudantes, e após estes os Porta-machados do Regimento de *Minas,* seguidos do General do Campo, com seu Ajudante General, e consecutivamente o Brigadeiro *D. Francisco Xavier de Noronha,* com o Sargento Mór e Ajudante da Brigada; aos quaes todos precedia o destacamento d'Artilheria *d'Estremoz* com o seu parque. Seguia-se logo o Regimento de *Minas,* levando entre as suas Companhias de Granadeiros os Artilheiros, que servião duas peças de calibre de 3: e o destacamento de Artilheria da Côrte, com o seu parque, que constava de 8 peças do calibre de 6, e 2 obuzes: e em ultimo lugar hia o Regimento da primeira Armada com outro Corpo d'Artilheria tambem aos lados. Nesta fórma subio toda a Brigada pela

calçada *d'Ajuda* para ser vista por S. M. e AA. que a esperavam nas janellas do Paço; e tendo entrado na Real Tapada, ahi se acampou em huma só linha, da mesma fórma que marchára, menos o corpo avançado d'Artilheria *d'Estremoz* que se postou em huma eminencia que domina aquelle lugar. Todos os dias que decorreram até 10 de Maio, em que se havia de executar o ataque, e tomada de hum reducto, construido na frente do primeiro acampamento, se empregárão na limpeza, e regulação do Campo, e na direcção, e construcção de duas Flexas, que cubrião a frente das guardas do Campo dos dous Regimentos d'Infanteria, e no exercicio pratico do serviço do Campo. Cada hum dos ditos Regimentos teve a honra de manobrar na presença das Pessoas Reaes, não só unidos, mas tambem separados; S. M. se dignou sempre de mandar agradecer aos Officiaes e Officiaes inferiores o desvelo que mostravão por satisfazer ás suas respectivas obrigações.

N'aquelle meio tempo pois foi construido o sobredito reducto, ao qual se fizerão dous redentes, cobrindo-se a cortina que medeava entre elles com hum revelim, pelo qual tambem era defendida a entrada do mesmo reducto, que se guarneceo com cavallinhos de friza, tendo, aonde se julgava havia de ser atacado, seu parapeito, banqueta, berma, fosso, estrada cuberta e explanada: e explicado o uso de cada huma destas partes de fortificação em geral aos soldados que as defendião, se procedeo no dia 10 ao ataque, pelo modo seguinte.

Formados os Regimentos em batalha no segundo Campo, para onde precedentemente tinhão marchado, de cada hum delles se destinou por Companhias hum certo numero de praças que havião de ser os defensores do reducto, e em quanto estes se dirigião para a sua fortificação, marchavam os atacacantes em 3 columnas em ordem inversa á roda de toda a Tapada para o lugar do ataque, havendo-se separado as Companhias de Granadeiros dos dois Regimentos para cubrirem as frentes das duas columnas. N'esta fórma marchárão até encontrarem os póstos avançados da guarnição, que sendo

desalojados pelas Companhias de Granadeiros, se retiravão em boa ordem para o interior da Praça. Protegidas as columnas, que marchávão na rectaguarda, pelos granadeiros, tiverão ellas tempo para se desenvolver, e formar em batalha no terreno que rodeava a fortificação; e immediatamente em ordem graduada atacárão a esta segundo as direcções das capitães dos redentes, avançando sempre até cubrirem a frente dos Granadeiros, os quaes para divertirem os sitiados, forão ataca-los pela direcção que fazia o angulo saliente da parte oriental: ajudou este estratagema os ataques formalisados, de sorte que então foi entrada a Fortaleza, sem que perdesse o acordo o seu commandante o capitão de *minas* D. Fernando Antonio de Noronha, pois o teve para se retirar em boa ordem até á eminencia que primeiramente occupára a artilheria *d'Estremoz,* sem embargo de o terem perseguido em toda a retirada, os granadeiros, que para este fim havião rodeado todo o contorno da fortificação.

Acabado este ensaio militar, passárão as tropas por diante de S. M. e AA. que, com huma grande multidão de pessoas da primeira nobreza, e outras gerarchias, estivérão presentes a este divertido espectaculo, por motivo do qual acudio igualmente immenso povo. Hé inexplicavel o contentamento que n'essa occasião mostrárão as pessoas reaes: tanto assim, que, depois de terem os differentes corpos chegado ao terreno dos seus acampamentos, quizérão S. M. e AA. por bondade sua, testemunhar-lhes com carinhosas demonstrações de gosto a satisfação que lhes causára o acerto com que acabavão de manobrar. N'aquelle dia não houve hum só accidente que perturbasse a alegria geral: o que assás prova o grande acordo dos officiaes nos seus mandamentos, e a boa vontade dos soldados na sua obediencia. O general do campo agradeceo depois, em nome da rainha, aos officiaes o bem que tinhão servido n'este ensaio, expressando que a maior gloria de hum soldado era ver que o seu soberano se mostrava contente do seu serviço.

O dia seguinte, 11 do corrente, se empregou em reciprocos

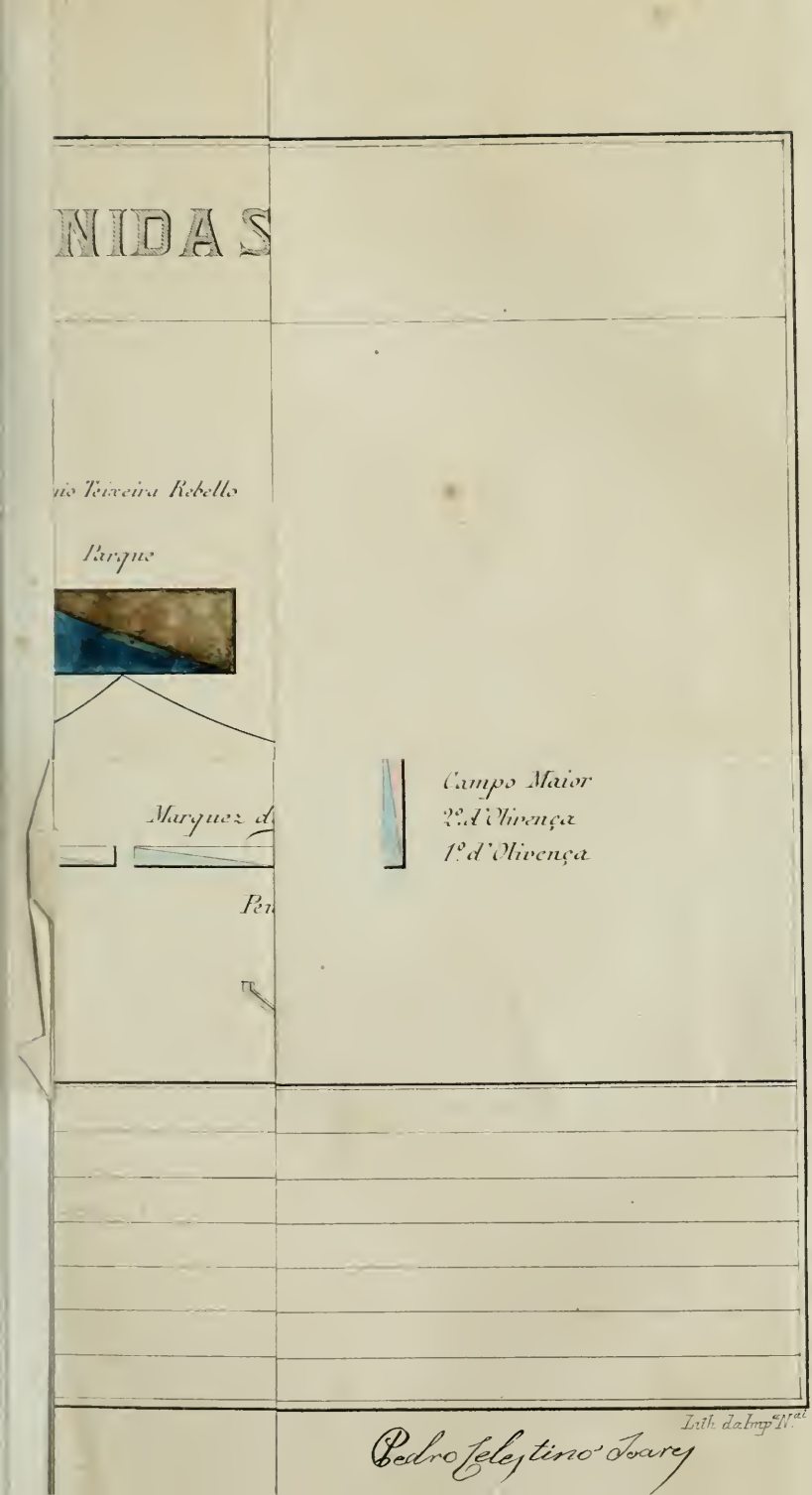
cumprimentos, despedindo-se os officiaes huns dos outros com huma cordealidade e ternura, de que talvez ha poucos exemplos entre os corpos militares. E depois de terem os dois regimentos enfeitado os seus chapeos com ramos colhidos n'aquelle sitio, segundo a vontade de S. A. R. o principe N. S. sahio d'ali a brigada para se restituir aos seus respectivos quarteis, offerecendo huma bem divertida vista e ar de alegria com que voltávão os dois regimentos, seguidos de hum grande numero de carros todos enramados com as suas respectivas bagagens. Na tapada fôrão elles revezados pelo regimento d'infanteria de *Setubal*.

II

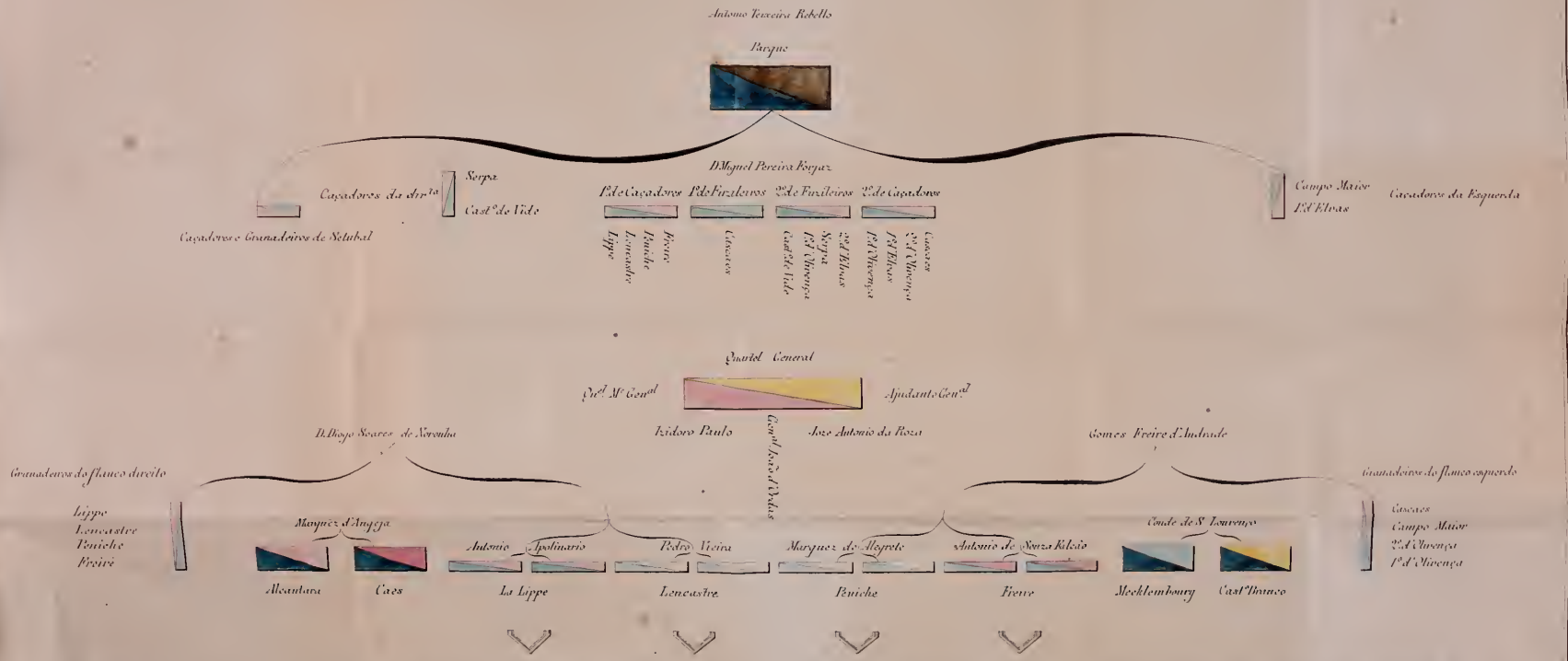
Campo de manobras na Porcalhota. 23 de setembro, (copia).—«Tendo-se por ordem suprema determinado que houvesse hum novo ensaio militar no campo da *Porcalhota*, no qual entrassem os regimentos de cavallaria de *Mecklemburgo*, e Castello Branco, e os de infanteria de *Lancastre, Peniche, Lippe* e *Cascaes*, com dois destacamentos dos de artilheria da côrte, e *Estremoz*, para manobrarem debaixo do mando do marechal de campo conde de *Oeynhausen:* ante hontem pela manhã se acampou ali este corpo de exercito depois de terem os regimentos de *Mecklemburgo, Lippe* e *Cascaes*, puxados pelo dito marechal, passado pelo real palacio de *Queluz* para serem vistos por S. M. e AA. que depois se dignárão de vir ao campo para ver ali formada esta tropa, a qual logo que as reaes pessoas se retirárão procedeo a armar barracas.

26 de outubro: Depois que no dia 23 de *setembro* se acampou na *Porcalhota* debaixo do mando do marechal de campo conde de *Oeynhausen*, o primeiro corpo de exercito, dividido em tres brigadas, huma composta dos regimentos de *Mecklemburgo* e *Castello Branco*, commandada pelo brigadeiro *João d'Ordaz de Queiroz* (que desde o dia 25 de setembro ficou subdividida em duas, huma commandada pelo dito brigadeiro, e a outra pelo brigadeiro conde de S. Lourenço) e

duas d'infanteria, a da direita composta dos regimentos de *Cascaes* e *Peniche*, commandada pelo brigadeiro *D. Francisco Xavier de Noronha*, e a da esquerda, composta dos regimentos de *Lippe* e *Lancastre*, commandada pelo brigadeiro *Luiz de Miranda Henriques*, com o parque d'artilheria, commandado pelo sargento mór *Henrique de Chateauneuf:* os primeiros dias se empregárão na limpeza e regulação do campo. No dia 28 se formou esta tropa em linha de parada, para esperar a chegada de S. M. e AA. depois dó que fez a infanteria fogo de alegria. No dia seguinte trabalhou a brigada de cavallaria, e no primeiro de outubro a segunda das d'infanteria. A 5 se executou a primeira manobra geral, cuja supposição era que o inimigo vinha atacar a frente do campo, depois de ter constrangido todos os postos avançados a recuar, e que a tropa devia recobrar todos os seus postos acoçado que fosse o inimigo, julgando-se inatacaveis os flancos do campo. Nos dias 6 e 8 trabalhárão as brigadas separadamente. No dia 9 houve outra manobra geral, em que se moveo o exercito por columnas para tomar huma posição parallela ao lado em que se esperava a marcha das forças inimigas. No dia 12 houve hum exercicio de todo o corpo de exercito. A terceira manobra geral se executou no dia 16, depois de se ter o campo augmentado com os dois regimentos de cavallaria de *Caes* e *Alcantara:* suppunha-se n'esta manobra que o inimigo estava postado no terreno entre *Carenque* e *Ponte-Pedrinha*, e que o general queria d'ali lança-lo fóra para formar no mesmo sitio o seu campo. Todas estas manobras, a que S. M. e AA. assistírão, com huma grande multidão de povo, se executárão completamente, da mesma sórte que os outros exercicios; e no dia 22 se levantou o campo. Em quanto durou foi S. M. servida mandar, desde 25 de setembro, duas vezes por semana, dar huma ração de tres quartas de carne e huma de arroz a todos aquelles que recebião pão da real fazenda, e desde o primeiro dia pão e ração extraordinaria aos cirurgiões e ajudantes dos seis primeiros regimentos, e soldo dobrado aos alferes, tenentes e capitães, dos mesmos».


NIDAS
nio Teixeira Rebello
Parque
Marquez d
Pen
Campo Maior
2.º d'Olivença
1.º d'Olivença
Lith. da Imp.ª N.al
Pedro Celestino Soares

MAPPA DAS TROPAS REUNIDAS NO CAMPO DO QUADRO.



c 13. Estes Mapas eram para as occorrencias diarias e novidades do Campo de e Manobras

Pedro Celestino Soares

XI

SUCCESSOS DO ANNO DE 1794

Em 4 de Janeiro de 1794 se fizeram publicos, os grandes elogios dirigidos ás tropas portuguezas pelos generaes Forbes, e Conde de *União*, commandante em chefe do exercito hespanhol, em vista do seu brilhante comportamento no ataque de *Ceret*, e outros ataques, em que os nossos officiaes e soldados fizeram admirar o seu valor, e disciplina; e postoque estes elogios merecessem transcrever-se, deixo esta tarefa, por não ser inherente aos fastos da Marinha de que me occupo, nem movimento militar do exercito que lhe diga respeito, remettendo com tudo o curioso que se interessar por elles, para o *Segundo Supplemento á Gazeta de Lisboa* n.º LIII de 4 de Janeiro de 1794 a que me refiro acima, continuando a memorar os successsos maritimos que mais tenho em vista.

«Lisboa 4 de Abril. No 1.º deste mez foi o Principe N. S. á *Ribeira das Náos* ver sahir do Dique a náo *Pillar*, a que agora se deo o nome de *Conde D. Henrique*, e que ali fôra completamente renovada. Depois entrou no mesmo Dique a náo *Santo Antonio* para receber huma igual reparação: ambas as operações se executárão com o melhor successo».

A 12 do mesmo Abril sahiram de guarda costa as duas náos *Vasco da Gama* commandada pelo chefe d'Esquadra Antonio Januario do Valle, e a *Meduza*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra Eduardo Roe. De Gibraltar veio noticia

de ter alli chegado a fragata *Tritão,* donde dizia continuar sua viagem para *Roses.*

25 de Abril. A 19 do corrente voltou a este porto a fragata de S. M. *Ulisses* commandada pelo capitão de Fragata *Jaime Escarnichea,* a qual com os bergantins *Falcão e Serpente* sahira comboiando os 33 navios mercantes *Americanos e Hamburguezes.* A despedida do referido comboio se fez pelo modo mais brilhante, havendo todos aquelles navios ao passar á falla do Commandante *Portuguez* dado as mais evidentes provas de gratidão, significando o quanto erão obrigados a S. Magestade *Fidelissima* pela proteção que lhes concedêra, e a elle Commandante pelas sabias providencias com que os comboiára, sem que, apezar do máo tempo que sobreviéra, faltasse a sua attenção para com algum delles: finalizando aquella acção com repetidos vivas e salvas de artilheria.

No dia 14 de Junho sahio do dique concertada a náo *Santo Antonio,* com o nome de *Infante D. Pedro Carlos.* Devia entrar no mesmo dique outra náo, mas pela maré se achar muito adiantada, ficou a operação diffirida para o dia seguinte.

Lisboa 8 de *Julho.* Ante-hontem entrárão n'este porto a náo de S. M. *Vasco da Gama,* commandada pelo Chefe de Esquadra *Antonio Januario do Valle,* e o bergantim *Falcão,* commandado pelo Capitão Tenente *Manuel de Jesus Tavares.*

Lisboa 18 de *Julho.* A 12 do corrente sahirão d'este porto as náos de S. M. *Vasco da Gama,* commandada pelo Chefe de Esquadra *Antonio Januario do Valle: Maria Primeira,* commadada pelo Chefe de Divisão *Pedro Mariz de Sousa Sarmento: Rainha de Portugal,* Commandante o Excellentissimo Marquez *de Niza:* Conde *D. Henrique,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Daniel Campbell;* dos bergantins *Voador,* Commandante o Capitão de Fragata *Daniel Tom pson, e Falcão,* Commandante o Capitão Tenente *Manuel de Jesus Tavares.* (Esta esquadra chamou-se *do Canal.)*

Lisboa 19 de *Agosto.* A 10 do corrente sahio d'este porto a fragata de S. M. *S. Rafael,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *José Maria de Medeiros.*

Lisboa 9 de *Setembro*. A 4 do corrente sahirão d'este porto a náo de S. M. *Meduza* commandada por *Eduardo Roe;* e hum bergantin de guerra.

Lisboa 19 de *Setembro*. A 14 do corrente entrou n'este porto a náo de S. M. *Bom Successo* vinda de *Roses;* e ultimamente de *Gibraltar* com 16 dias de viagem.

De *Inglaterra* veio a triste noticia de se ter perdido na entrada de *Portsmouth* a fragata de S. M. o *S. Rafael*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *José Maria de Medeiros*.

Lisboa 26 de *Setembro*. A 23 do corrente entrou n'este porto a fragata de S. M, o *Tritão*, vinda de *Gibraltar*, em cuja companhia veio de *Rosas* a charrua que traz os doentes e invalidos do Exercito *Portuguez*.

Lisboa 8 de *Novembro*. A 4 do corrente entrou n'este porto o bergantim de guerra *Lebre*, commandado pelo Capitão de Fragata *Antonio da Rosa*.

Lisboa 11 de *Novembro*. A 6 entrou a náo de S. M. a *Meduza* vinda de guarda costa maltratada pelos temporaes.

Lisboa 18 de *Novembro*. A 11 do corrente sahio d'este porto o bergantim de guerra *Gaivota do Mar*, commandado pelo Capitão Tenente *Samuel Wickham*.

Lisboa 2 de *Dezembro*. A 27 do mez passado sahirão d'este porto a náo de S. M. o *Infante D. Pedro Carlos*, commandada pelo chefe de Divisão *Bernardo de Vasconcellos;* a fragata *Fenis*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Antonio José Valente;* e o bergantim *Gaivota* pelo Capitão Tenente *Samuel Wickham*.

Lisboa 26 de *Dezembro*. A 23 veio o Principe Nosso Senhor com o Senhor Infante *D. Pedro* á Ribeira das Náos ver sahir do dique inteiramente reparada a náo *Conceição*, a que se poz o nome de *Principe Real*. executando-se esta operação com o melhor successo. No mesmo dia voltarão SS. AA. RR. para *Queluz*.

XII

SUCCESSOS DO ANNO DE 1795

1795. Lisboa 10 de *Fevereiro*. A 3 do corrente sahírão d'este porto a náo de S. M. a *Meduza*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Duarte Roe;* e o bergantim de guerra *Lebre*, commandado pelo Capitão de Fragata *Antonio da Rosa*.

Lisboa 24 de *Fevereiro*. A 18 d'este mez entrou n'este porto a náo de S. M a *Meduza* algum tanto damnificada por causa do tempo. O bergantim de guerra *Lebre*, que havia sahido a 3 do corrente, entrou a 17, e a 20 tornou a sahir.

Lisboa 27 de *Fevereiro*. A 23 do corrente tornou a entrar n'este porto o bergantim de guerra *Lebre* obrigado pelo temporal. O que havia soffrido a náo *Meduza* foi tão extraordinario, que dirigindo-se para o *Porto*, foi levada até aos mares do *Norte*.

Lisboa 6 de *Março*. No 1.º d'este mez voltou de *Inglaterra* a este ponto em 14 dias a Esquadra de S. M., commandada pelo chefe de Esquadra *Antonio Januario do Valle*, composta das náos *Vasco da Gama, Maria Primeira, Rainha de Portugal, Conde D. Henrique, e Princeza da Beira;* da fragata *Carlota*, e dos bergantins *Voador* e *Falcão*. A náo *Maria Primeira*, que já vinha desarvorada pelos temporaes, e por isso de conserva com o *Conde D. Henrique*, tocou ao entrar na barra; e não se pôde tornar a pôr a nado senão no

dia seguinte de tarde. N'esta Esquadra vem a equipagem da fragata *S. Rafael* que se perdeo no canal da *Mancha*.

Lisboa 17 de *Março*, A 8 do corrente sahirão d'este porto para o *Porto* a fragata de S. M. *Princeza Carlota*, commandada pelo Capitão de Fragata *Filippe Honcorn;* e o bergantim de guerra *Lebre*, commandado pelo Capitão de Fragata *Francisco de Borja Salema*.

Na Gazeta de 24 de Março vem a seguinte noticia da Esquadra *Portugueza*, incorporada á ingleza: «Londres 3 de *Março*. A Armada *Britanica* composta de 36 náos de linha, 11 fragatas e 4 outras embarcações debaixo do commando de Lord Howe, deo á véla de *Torbay* a 15 de Fevereiro, havendo sahido de *Plymouth* para unir-se com ella 9 navios de guerra, e a Esquadra *Portugueza:* e debaixo do seu comboio levava cousa de 1$ navios mercantes. A dita Armada depois de ter escoltado as frotas das *Indias Orientaes*, e do Estreito até o Cabo de *Finis-terre*, donde se separou da Esquadra *Portugueza*, voltou a salvamento a *Spithead* a 25, menos 2 náos de linha que destacou ao *Mediterraneo* o Lord *Howe*. Este *Chefe* veio muito indisposto com hum ataque de gota; e não se espera que a Armada torne a dar á véla em quanto não passarem os ventos do equinocio. A dita armada em quanto andou fóra, não tomou mais que hum bergantim de guerra *Francez*».

Lisboa 31 de *Março*. A 26 do corrente entrárão n'este porto vindos de *Gibraltar* com 6 dias, a náo de S. M. o *Infante D. Pedro*, a fragata *Venus*, e o Bergantim *Serpente*.

A 8 do corrente, voltou do *Porto* a este rio a fragata de S. M. *Princeza Carlota*, trazendo debaixo da sua escolta 12 navios mercantes; e no dia seguinte voltou o bergantim de guerra *Lebre*, escoltando 3 navios mercantes.

Lisboa 10 de *Abril*. A 5 sahirão d'este porto as fragatas de S. M. *Fenix*, commandada pelo Capitão de Mar e guerra *Antonio José Valente:* o *Tritão*, commandado pelo Capitão de Fragata *Thomaz Stone*, e o *Cisne*, commandada pelo Capitão de Fragata *Daniel Thompson;* e o bergantim *Voador*,

commandado pelo Capitão de Fragata *Francisco Manoel de Souto*, levando em sua conserva 3 charruas de S. M. o Paquete de *Pernambuco* com 33 navios da Praça de *Lisboa*, e 17 da do *Porto* para varios portos da *America*, *Asia*, e Ilhas.

Lisboa 12 de *Maio*. Por Decreto de 5 de Abril de 1795. S. M. sendo-lhe presente a indispensavel necessidade que ha de se crear e estabelecer hum Conselho de Almirantado, pelo qual se deve reger para o futuro tudo quanto possa dizer respeito á boa administração da Marinha em todos os ramos da sua dependencia: foi servida crear e estabelecer provisionalmente o mesmo Conselho, que será composto de hum Presidente, e de quatro Conselheiros, alem das mais pessoas que irão descriptas no Regulamento da sua Instituição. E por quanto se faz igualmente necessario que o mesmo Almirantado se encarregue com a maior brevidade possivel para os differentes objectos do seu expediente: foi outro sim servida a mesma Senhora ordenar que as suas sessões hajão de ter effeito no 1.º de Junho proximo futuro, que será o dia prefixo para a abertura do mesmo Tribunal.

Lisboa 26 de *Maio*. A 23 entrárão n'este porto as fragatas de S. M. a *Fenix*, o *Tritão*, e a *Cisne*, e o bergantim *Voador*, que tinhão sahido a 5 do mez passado comboiando a frota mercante.

Lisboa 9 de *Junho*. A 31 de Maio sahírão deste porto para o *Rio de Janeiro* a náo de S. M. o *Infante D. Pedro* e *Santo Antonio*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Manuel da Cunha Souto Maior;* a fragata de guerra *Venus*, commandada pelo Capitão de Fragata *Rodrigo José Pereira Pinto*, e o bergantim de guerra *Falcão*, commandado pelo Capitão Tenente *Manuel de Jesus Tavares*. A 3 do corrente entrou a fragata de S. M. *Carlota*, que tinha sahido havia 33 dias com a náo da *India*.

Lisboa 4 de *Julho*. Por Decreto de 30 de Setembro de 1791, attendendo S. M. aos graves prejuizos que nos armazens de *Guiné* e *India* têem resultado á sua Real Fazenda dos abusos ali praticados, principalmente nos livros da receita e

despeza, os quaes, sendo a base fundamental de toda a boa Administração, e Arrecadação da mesma Real Fazenda, se achão reduzidos a hum chaos de confusão e desordens; e não se podendo occorrer a esta perniciosa relaxação com opportunas providencias sem preceder hum Inventario geral, que até agora se não tem podido conseguir, de todos os generos, effeitos, e fazendas existentes, assim nos Armazens da Ribeira das Náos, como a bordo das mesmas náos, e em outras partes: ordena ao seu Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios *Ultramarinos,* que logo mande proceder ao dito Inventario, empregando nesta importante obra, e na Escrituração della as Pessoas que lhe parecerem mais habeis e intelligentes, as quaes, sendo nomeadas por elle, terão todo o credito e legalidade: e logo que estiver concluido, subirá á Real Presença de S. M., para determinar o que for servida.

Lisboa 17 de *Julho.* Alvará de 25 de Junho de 1795, por que S. M. ha por bem elevar o Conselho de Almirantado á Dignidade de Tribunal Regio com toda a jurisdicção que lhe competir em virtude do Regimento da sua instituição.

Lisboa 28 de *Julho.* A 22 do corrente sahío deste porto para o *Estreito* a Esquadra de S. M. composta da náo de guerra o *Conde Henrique,* commandada pelo Chefe de Divisão *Joaquim Francisco de Mello e Passos;* das fragatas *Fenix* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Antonio José Valente,* e *Carlota,* commandada pelo Capitão de Fragata *Filippe Honcorn;* e dos bergantins *Voador,* commandado pelo Capitão de Fragata *Francisco Manoel Souto Maior,* e *Lebre,* commandado pelo Capitão de Fragata *Luiz da Mota Feio.*

Lisboa 14 *d'Agosto.* A 12 do corrente entrou neste porto a Esquadra de S. M. composta da náo de guerra o *S. Sebastião,* das fragatas *S. João, Principe,* e *Ulisses,* e dos bergantins *Gaivota,* e *Sem Nome,* vindo do *Estreito* em 15 dias.

Lisboa 4 de *Setembro.* Por Alvará de 6 de Agosto de 1795 foi a mesma Senhora servida elevar os Conselheiros do Almirantado á Dignidade do seu Conselho.

Lisboa 15 de *Setembro*. A 10 do corrente foi o P. N. assistir á sessão do Almirantado: dahi foi ver as náos que se prepárão neste rio, e depois de jantar foi desembarcar a *Oeiras*, donde voltou para *Queluz*.

Lisboa 22 de *Setembro*. A 19 do corrente sahio deste porto a Esquadra de S. M. commandada pelo Chefe de Divisão o Ex.mo Marquez de *Niza;* composta das náos *Rainha de Portugal*, em que vai o dito Chefe, e *Princeza da Beira*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Diogo José de Paiva:* das fragatas *Ulisses*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *João Gomes da Silva Telles*, e *Tritão*, commandada pelo Capitão de Fragata *Thomaz Stone;* e do bergantim *Gaicota*, commandado pelo Capitão Tenente *João da Ponte Ferreira*. Na dita Esquadra vão de Voluntarios o Ex.mo Marquez *d'Alorna D. Pedro*, e o Ex.mo *D. Miguel da Silva Pessanha*.

Lisboa 29 de *Setembro*. A 26 veio o Principe N. S. pela manhã cedo visitar as náos que se apromptão neste porto.

Lisboa 2 de *Outubro*. Por Decreto de 23 de Junho de 1795 foi nomeado *Nicolao José Rodrigues*, Mestre do Apparelho, e Manobra da Academia dos Guardas Marinhas, Segundo Tenente da Armada Real.

Lisboa 6 *d'Outubro*. A Esquadra de S. M., que debaixo do commando do Chefe d'Esquadra o Ex.mo Marquez de *Niza*, voltou a este porto no 1.º do corrente, soffreo hum grande temporal, por effeito do qual veio alguma cousa damnificada a náo *Rainha de Portugal*.

Lisboa 13 *d'Outubro*. A 7 do corrente sahio deste porto debaixo do commando do Chefe de Divisão *Francisco de Paula Leite*, a Esquadra de S. M. composta somente da náo *Vasco da Gama*, em que vai o dito Chefe, e duas fragatas, havendo as outras embarcações ficado no porto. O Principe N. S. vio embarcado no rio a sahida da dita Esquadra.

Lisboa 6 *d'Outubro*. A 14 do corrente entrou neste porto a náo de S. M. o *Vasco da Gama* alguma cousa damnificada pelos temporaes, e as fragatas *Tritão e Ulisses*.

Lisboa 17 de *Novembro*. A 14 do corrente sahirão deste

porto as fragatas de S. M. *S. João Principe,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Herculano José de Barros;* e *Ulisses,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *João Gomes da Silva Telles.*

Lisboa 15 de *Dezembro.* A 10 e 11 do corrente chegárão a este porto as embarcações *Hespanholas,* que conduzirão as Tropas *Portuguezas,* que tinhão servido como auxiliares á Coroa de *Hespanha.* O Principe Nosso Senhor, que vinha de *Queluz* para o Palacio das *Necessidades,* afim de dar alli audiennia, logo que soube que algumas das ditas embarcações se achávão surtas no porto, foi embarcar-se no Caes de *Belém* para visita-las: mandando ao mesmo tempo avisar as pessoas que estavão para fallar-lhe, e que se recebessem os requerimentos, e despedissem. No dia seguinte vierão o Principe e a Princeza Nossa Senhora ver da varanda do jardim de *Belém* desembarcar as Tropas no dito Caes, as quaes á medida que sahíão em terra se formavão naquelle largo; e tendo S. A. descido da varanda ao tempo que desfilavão, todos os officiaes successivamente tiverão a honra de lhe beijar a mão, recebendo hum benigno acolhimento. Offerecia huma bem terna scena a grande multidão de gente que se achava no lugar do desembarque, e em todas as ruas por onde as Tropas devião passar, para mostrarem a sua consolação em ver restituidos ao Paiz os parentes e amigos, a quem a sorte da guerra fôra favoravel, e que nella tinhão feito tanta honra ao nome *Portuguez.*

Lisboa 22 de *Dezembro.* A 15 do corrente entrárão neste porto a fragata de S. M. *S. João Principe,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Herculano José de Barros;* e a fragata *Ingleza Dido,* de 34 peças vinda de *Gibraltar* em 15 dias.

A fragata de guerra *Hespanhola* a *Diana,* e os bergantins de guerra da mesma Nação o *Tartaro* e a *Thocha,* que vierão comboiando os navios em que voltárão de *Hespanha* as tropas *Portuguezas,* se virão vistosamente empavesadas a 17 do corrente: em celebridade dos annos de S. M. derão diver-

sas salvas, que se repetírão a 18, por ser tambem dia celebrado na Corte.

A Esquadra de S. M. que se acha preparada neste porto, mostrou, com os mesmos signaes d'applauso, a fiel affeição dos *Portuguezes* á sua Soberana. *Nesse dia se publicárão na Corte diversos despachos que se darão em outro lugar.*

Lisboa 29 de *Dezembro*. A 25 do corrente sahío deste porto a Esquadra de S. M., composta das náos *Principe Real*, commandada pelo Tenente General *Bernardo Ramires Esquivel: Maria 1.ª*, commandante o Chefe de Divisão *Joaquim José dos Santos Cassão*, *Vasco da Gama*, commandante o Chefe de Divisão *Francisco de Paula Leita: Princeza da Beira*, commandante o Capitão de Mar e Guerra *Diogo José de Paiva:* e da Fragata *Ulisses*, commandante o Capitão de Mar e Guerra *João Gomes da Silva Telles*. Esta Esquadra leva em sua conserva 23 navios mercantes para os portos da America.

A 27 foi o Principe nosso Senhor com o Senhor Infante *D. Pedro Carlos* a bordo da Fragata *Hespanhola* a *Diana* surta neste porto.

XIII

SUCCESSOS DO ANNO DE 1796

Lisboa 5 de *Janeiro*. Com a Esquadra de S. M. sahida deste porto segundo se annunciou na precedente Gazeta, vai tambem a fragata *Tritão*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Thomaz Stone*.

COMBATE DA CHARRUA POLIPHEMO

Do combate desta charrua, e do nome do seu commandante se tem dado varia noticia nos tres volumes antecedentes, sempre de hum modo resumido pór não me ter vindo á mão o relatorio que hoje se me deparou, ácerca do qual se deve fazer o devido commentario, pelo que, hé indispensavel transcreve-lo por extenso, e depois hirá o juizo a que elle conduz. Eis o titulo da Gazeta que relata o facto:

Lisboa 2 de *Abril* de 1796. *Extracto da Relação authentica do combate travado entre o navio de S. M. que hia para a* India, *e huma fragata* Franceza, *e dos mais acontecimentos que se lhe seguirão.*

«O Capitão Tenente da Armada Real *Manoel do Nascimento Costa,* Commandante do Navio de S. M. *Santo Antonio,* aliás o *Polyfemo*, que hia para a *India* com os degradados, etc. participa da *Bahia* na data de 23 de Dezembro de 1795, que a 21 de Novembro precedente ao amanhecer vira emparelhada com elle pelo seu sotavento em alguma distancia huma

fragata de guerra, a qual, por ser mais veleira, continuou a adiantar-se: e quando se achou em distancia competente, virou de bordo para tomar-lhe o barlavento, o que conseguio: ao passar hum pelo outro no bordo desencontrado, o dito Commandante largou a sua bandeira e flamula, firmando-a com hum tiro de Canhão: ao que a fragata correspondeo, largando Bandeira *Franceza*.

«Passados 2 ou 3 minutos, esta lhe deu huma descarga da sua artilheria, ao que elle logo correspondeo com outra: e arribando para o seu sotavento, ella se poz a fazer-lhe hum grande fogo pela sua alheta, ao que o dito Commandante correspondeo, resultando grande damno de parte a parte, de sorte que a fragata se vio obrigada a cahir á ré para reparar o seu; e entretanto se reparou o nosso Navio do que tinha recebido. Assim que a fragata se achou reparada, tornou a atacar o dito Navio a barlavento, medindo a distancia de sorte que offendesse sem ser offendida, por serem de maior calibre as suas peças: á vista do que o Commandante *Portuguez* fez huma marcha obliqua, a fim de escapar ao damno da artilheria inimiga. Seguio-se hum intervallo de tempo, em que se preparou a fragata para novo ataque, no que gastou alguns minutos: fazendo então todo o esforço para dar huma abordagem ao nosso Navio, este recebeo todo o fogo da artilheria inimiga, que foi por extremo forte; mas empregando o seu evitou a abordagem. Conhecendo finalmente o Commandante *Portuguez* não poder resistir por mais tempo á superioridade das forças inimigas, depois de hum combate de 4 horas e 3 quartos, durante o qual recebeo grande damno nos mastros, vergas, vellas, enxarcias, e costado do Navio, arreou bandeira. O dito Commandante, cujo primeiro cuidado em taes circumstancias foi lançar ao mar as vias de S. M., foi logo conduzido para bordo da fragata por hum official della, levando comsigo o seu passaporte e livros de carga, por lh'os haverem pedido; e assim que nella entrou, achou que era aprezado por huma fragata de Nação *Franceza*, guarnecida com 44 peças do calibre 18 a 4, e alguns obuzes de 36,

equipada com 470 praças, e bem provida de petrechos de guerra. Consecutivamente mandárão os *Francezes* buscar o segundo Commandante do nosso Navio, havendo o terceiro acompanhado o primeiro por saber fallar *Francez,* como tambem o Desembargador que se achava a bordo, todos os Officiaes Militares, e huma grande parte dos soldados de transporte, enviando ao mesmo tempo embarcações para conduzirem os cofres do precioso, ouro, prata, e coral: com effeito conduzírão quanto podérão abrindo e arrombando todos os bahús e caixas, a fim de ver se continhão ouro, ou prata, e não deixárão no Navio dinheiro algum, nem lona, brim, ou fio de véla; e deitárão ao mar o gado que não podérão levar para bordo, não deixando nem huma só gallinha, por mais que se lhe pedisse para soccorro dos doentes. No dia 22 deitárão ao mar todas as munições e petrechos de guerra do nosso Navio e quizérão fazer o mesmo á artilheria; mas a muitos rogos em razão do damno que poderia resultar ao Navio, conseguio-se deixarem-na encravada. Depois de terem os officiaes *Francezes* feito o destroço que quizerão, entregarão o Navio ao saque dos seus soldados e marinheiros, os quaes fizerão estragos indiziveis em todos os objectos pertencentes a particulares; porém o que tratárão como mais sagrado foi a fazenda de S. M. Havendo os officiaes *Francezes* nesse meio tempo deliberado sobre o destino que havião de dar ao Navio, a pluralidade dos votos pendeo para o levarem ás *Mauricias;* mas depois resolvêrão, pelo máo estado em que o achavão, restitui-lo, determinando á equipagem que recolhesse com elle á *Bahia,* assignando primeiro o Commandante *Portuguez* com os seus officiaes, e todos os de mais individuos do Navio huma Capitulação de não pegarem em armas contra a Nação *Franceza* até serem trocados. No mesmo dia 22 forão os nossos restituidos ao Navio ficando em poder dos *Francezes* o passaporte do Commandante, etc. A noticia que este pode alcançar foi, que durante o combate lhes havia morto 2 officiaes, e 3 artilheiros e ferindo 11 outros individuos. A bordo do nosso Navio guarnecido só-

mente com 22 peças do calibre de 9 a 4, houverão 4 homens mortos, e 8 feridos, tres dos quaes morrêrão passados alguns dias, por não haverem os *Francezes*, em quanto estiverão a bordo, permittido que os Cirurgiões os curassem, e não se poderem depois fazer as operações necessarias, por haverem tomado a caixa dos instrumentos Cirurgicos: dous dos nossos ficárão como desertores na fragata *Franceza*.

«Logo que o Commandante se restituio ao Navio, vio-se em outra scena mais desagradavel que a precedente, por se acharem os prezos de transporte em estado de insurreição: o Commandante da fragata *Franceza* havia recusado a offerta que lhe fizerão os que tinhão sido passados para bordo d'ella, em nome de todos, de servir a Nação *Franceza* assim que soube a qualidade de gente que era: mas elles, influidos pela protecção que o dito Commandante lhes tinha promettido para se ver livre de taes individuos, e ainda mais pelo vinho e agua-ardente que havião bebido, estavão na maior desobediencia. No dia 23 se conseguio, depois de muito trabalho, subjugar dous dos ditos prezos, que procuravão exitar os outros á sublevação. O Commandante não cessou desde então de fazer as convenientes disposições, que lhes permittião suas circumstancias, para reprimir os sediciosos designios dos presos; e verificando haverem formado huma conjuração, a 2 de Dezembro mandou pôr a ferros 4 dos mais culpados: desde então até 9 daquelle mez continuou a castigar do mesmo modo todos os que se mostravão desobedientes, até que finalmente, mediante estas laboriosas providencias, conseguio restabelecer a tranquillidade a bordo, e ver chegar a salvo ao porto da *Bahia* o Navio de S. M., havendo em tudo mostrado a maior prudencia, discernimento, e zelo no desempenho dos seus militares deveres.»

Deste longo e minucioso relatorio se colhe a certeza do genio e dos actos de rapina da marinha franceza depois da cruenta revolução de 1790; e tambem, a ignorancia dos deveres militares do commandante Manoel do Nascimento Costa, que mal sabia a sua obrigação de official de guerra, não

mencionando entre tantas particularidades de pouco interesse, a cousa mais importante do facto principal, que éra o nome do navio apresador, e a patente, e nome do commmandante da fragata que lhe fez assignar a capitulação *de não pegar em armas contra a França, em quanto não fosse trocado* Além disto, não declara a longitude e lattitude do navio quando foi atacado, e parece todo este successo, huma fabula inventada por elle, para cohonestar algum pequeno encontro que teve com algum corsario francez de que então andava o mar coalhado. Mas dando credito a quanto avança, e supponido mesmo que se houve galhardamente batendo-se n'hum transporte armado apenas com 22 peças de 9 a 4, com huma fragata guarnecida de artilheria de 18, como então éra dado ás fragatas de 44; como se chamava ella e quem éra o seu commandante, para a todo o tempo constar o abuso, e actos de pirataria commettidos a bordo do navio portuguez por taes officiaes, e tal gente indigna do uniforme da marinha de huma grande nação, e cujas Ordenanças Navaes do reinado de Luiz XIV, éram tão solemnemente acatadas pela noblissima classe dos officiaes da Armada franceza! Pois o commandante Manoel do Nascimento Costa, não se lembrou do nome da fragata, na sua parte ao governo, nem faz menção da paragem dos dois navios, quando de certo a tal *capitulação* havia de ser assignada *a bordo da fragata franceza tal, commandante fulano, etc. na latitude norte ou sul,* e mais circumstancias que acompanharam a captura, e entrega do navio *Polyphemo?* Tudo isto prova, não só o perigo de confiar navios de guerra, e commissões militares a paizanos, embora excellentes nauticos e bons capitães de navios mercantes; e de certo, acreditando quanto vem relatado na exposição do acontecimento, hé de suppor que os francezes procedessem tão brutal e torpemente, por não terem diante de si, hum militar que lhe fizesse as devidas reclamações, e não protestasse no acto de assignar a capitulação, contra a violencia, e pirataria dos apresadores.

Lisboa 26 de *Abril* 1796. A 20 do corrente sahio deste por-

to o bergantim de guerra a *Gaivota,* commandado pelo Capitão Tenente *João da Ponte Ferreira.*

N. B. Por hum despacho feito em o 1.º de Junho de 1799, consta que a fragata franceza, se chamava la *Prenouse.*

Lisboa 13 de *Maio.* A 8 do corrente entrou neste porto a náo de S. M. o *Conde D. Henrique,* commandada pelo Chefe de Divisão *Joaquim Francisco de Mello e Povoas.*

S. M. foi ultimamente servida determinar huma Promoção no Corpo da Marinha Real, *cuja Lista se dará na seguinte Folha.*» Então olhava-se para esta arma, ninguem se queixava das despezas que eram precisas para a engrandecer, e sustentar; hoje...! Então quanto lhe dizia respeito merecia applauso, e o Regente era o primeiro a dar-lhe consideração, visitando o arsenal, as construcções navaes, os armamentos, e os proprios navios antes, ou no acto de sahirem do Tejo como por vezes aqui se tem declarado, e agora torna a mencionar-se, pela visita que S. A. fez aos navios que se achavam promptos a dar á véla, como diz a *Gazeta* de 17 de Maio:

«A 11 do corrente foi o Principe N. S visitar os navios de S. M. que se achão prestes a fazer-se á véla» Nesse tempo tudo era vida, não só no mar, senão em terra, como se vê da creação e estabelecimento do *Porto Franco* por Carta de lei de 13 de Maio, *pela qual S. M. ha por bem crear, e estabelecer no sitio da* Junqueira, *junto á Cidade de* Lisboa, *hum* Porto Franco, *que terá o seu devido effeito do 1.º de Janeiro do anno proximo futuro em diante,*» proposto e levado á execução pelo patriotico ministro Luiz Pinto de Sousa; bem como a creação das Reaes Escolas em S. Vicente; e o estabelecimento da *Bibliotheca Publica,* a qual teve logar nessa epocha, como se evidencia do annuncio de 11 de Junho, que diz assim:

«Alvará de 29 de Fevereiro de 1796, pelo qual S. M. he servida, e manda que na Corte e Cidade de *Lisboa* se estabeleça huma Livraria Publica com o nome de *Real Bibliotheca da Corte,* que terá interinamente lugar nas mesmas casas em que estava a Livraria commettida á inspecção da extincta

Mesa da Commissão, servindo-lhe de primeiro fundo a mesma collecção de Livros que alli se acha, e isso para que sirva de perenne soccorro aos Estudiosos, e applicados ás Sciencias, e Artes: dando n'elle as regras para este util estabelecimento; determinando os Officiaes, e mais pessoas, que nesta devão occupar-se; e prescrevendo o modo com que devem ser providos, com as mais providencias, que ora se fazem necessarias.»

E para mais inculcar a importancia e consideração devida á Marinha, conferio o Titulo do Conselho, aos Conselheiros do Conselho do Almirantado, nos termos seguintes: «Alvará de 30 de Agosto de 1795 pelo qual S. M. ha por bem que os Conselheiros do Almirantado nomeados, e os que para o futuro nomear, sendo pelas suas patentes Chefes de Esquadra, e dahi para cima, sejão condecorados com o Titulo do seu Conselho, prohibindo que se faça uso do Alvará de 6 do mesmo mez, etc.»

Lisboa 16 *d'Agosto*. A 11 do corrente sahio deste porto o bergantim de guerra *Portuguez* denominado *Sem Nome*, Commandante o Capitão Tenente *Pio Antonio dos Santos*.

Lisboa 23 *d'Agosto*. A 18 entrou a Esquadra de S. M., que tinha sahido a 2 para andar de guarda costa.

Lisboa 26 *d'Agosto*. A 21 do corrente entrou neste porto o bergantim de S. M., o *Diligente*. N. B. Bem que os Decretos ao diante transcriptos não sejam sómente relativos á Marinha, nem tão pouco a sua noticia dê idéia do movimento naval desse tempo, assim mesmo não será fora do assumpto referi-los, em relação ao que acima se disse da vida, e aspirações do governo e do paiz inteiro n'esta década que mediou desde 1790 até 1800 dando alguns exemplos e documentos das providencias, e actos que a caracterisam. Com este proposito, e seguindo a chronologia em que tiveram logar, embora pouco pertencentes á Marinha, mas de algum modo connexos com tudo que ella representava, aqui sahirão resumindo as mais importantes medidas, e noticias militares que tenho em vista:

Lisboa 30 *d'Agosto*. Ao Conselho de Guerra baixárão quatro Decretos nas datas do 1.º d'Agosto de 1796: pelo primeiro dos quaes hé S. M. servida determinar que nas duas Companhias dos Coroneis, e Tenentes Coroneis dos Regimentos de Cavallaria do seu Exercito, haja para o futuro Capitães que vejão a sua economia e disciplina vencendo o soldo das suas Patentes, sem que lhes pertenção porém mais vantagens e interesses que se achão adjudicados aos ditos dois Officiaes superiores, e aos mais Capitães dos Regimentos, que conservão Companhias proprias: ordenando outro sim que os dous Tenentes mais antigos do Regimento passem logo a Capitães da primeira e segunda companhia, por proposta do Coronel, no caso de os não achar inhabeis para o dito accesso; e que os Segundos Tenentes das mencionadas Companhias passem a exercer o seu emprego naquellas em que acontecer vacancia; ficando portanto abolidos para o futuro os postos de segundos Tenentes nas duas referidas Companhias.

Pelo segundo Decreto hé S. M. servida determinar que todas as Companhias dos Regimentos d'Infanteria, e Artilheria do seu Exercito, e Marinha tenhão Capitães proprios que as commandem; e que os Coroneis, Tenentes Coroneis e Majores fiquem dispensados da Administração das mesmas Companhias, que até aqui lhes pertencêrão, a fim de poderem vigiar com mais desembaraço na economia e disciplina de todo o corpo.

Pelo terceiro Decreto hè S. M. servida ordenar que todos os Regimentos de Artilheria do seu Exercito e Marinha se augmentem ao numero de 1200 praças cada hum; que os Regimentos da sua Real Armada se constituão no mesmo pé que os da Artilheria; e que o Regimento d'Infanteria de Lippe se complete na mesma proporção, determinando outro sim que todos os mais Regimentos de Infanteria do seu Exercito se augmentem, até nova Ordem, ao numero de 938 praças, tudo em conformidade dos Planos, que baixarão com o mesmo Decreto; e que os Regimentos de Cavallaria do Exercito se constituão no pé de 613 homens, e de 565 ca-

vallos, na fórma que vai demonstrado no estado da sua organisação.

Pelo quarto Decreto, hé S. M. servida ordenar que nos Regimentos d'Infanteria do seu Exercito não haja para o futuro mais qne dous Porta-Bandeiras, annexos á primeira e segunda Companhia de Fuzileiros, os quaes serão sempre tirados da classe dos Cadetes, e gosarão das honras, que como taes lhes competem; e acontecendo achar-se algum delles, ou ambos impedidos, em tal caso o Chefe do Regimento nomeará dous Cadetes para supprir as suas vezes: ordenando outro sim que todos os mais Porta-Bandeiras passem a exercer nos seus Corpos as funcções de Sargentos novamente creados, vencendo o soldo, que como taes lhes competir.

Lisboa 2 de *Setembro*. Ao Conselho de guerra baixárão dous Decretos nas datas de 7 d'Agosto de 1796, pelo primeiro dos quaes he S. M. servida mandar crear e estabelecer no seu Exercito huma Legião de Tropas ligeiras debaixo de hum plano fixo e permanente, que baixou com o mesmo Decreto.

Pelo segndo Decreto, querendo dar ás Tropas Auxiliares dos seus Reinos provas manifestas da sua Real satisfação, e do muito que ellas merecem serão denominadas para o futuro Regimentos de Milicias das Comarcas, ou Districtos onde pertencerem; que todos os seus Mestres de Campo serão outro sim, denominados Coroneis de Milicias, á imitação das Tropas pagas, e poderão usar de Banda em todas as funções Militares. E querendo a mesma Senhora que os sobreditos Regimentos de Milicias sejão em tudo comformes aos das Tropas Regulares do seu Exercito, he servida determinar que em todos elles haja para o futuro hum Tenente Coronel, e os mais Offiiciaes que vão declarados no Plano que baixou com o mesmo Decreto: que em tudo elles hajão Bandeiras, e Tambores fornecidos pelos Reaes Arsenaes: e que os Tambores e Pifanos sejão pagos pelas Thesourarias Geraes do seu Exercito, como os dos mais Regimentos de Linha. Ou-

tro sim hé S. M. servida declarar que todos os Capitães das Tropas pagas, que quizerem passar aos Postos de Sargentos Móres de Milicias, gosarão em tempo de paz do soldo que percebião, e no de guerra do soldo de 26$000 reis, além das mais vantagens relativas ao seu emprego: que todos os Alferes das sobreditas Tropas pagas, que quizerem passar a Ajudantes do Numero, gosarão igualmente dos soldos que lhes competião, e em tempo de guerra da vantagem de 15$000 reis por mez. E finalmente que todos os Sargentos dos Regimentos de Linha, que houverem de passar a Ajudantes Supras, gozem em tempo de paz do soldo de 6$000 reis mensaes, e no de guerra do soldo de 10$000 reis.

Lisboa 6 de *Setembro*. A 26 do mez passado, sahirão deste porto a fragata de S. M. *Ulisses*, commandada pelo Capitão de Fragata *Daniel Thompson;* e o bergantim *Falcão*, commandado pelo Capitão de Fragata *Antonio da Rosa*, comboiando alguns navios destinados para o *Porto*.

A 30 sahio a Esquadra de S. M. composta da náo o Conde *D. Henrique*, commandada pelo Chefe de Divisão *Joaquim Francisco de Mello e Povoas:* da fragata *Cisne*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Hecurlano José de Barros:* e dos bergantins *Diligente*, commandado pelo Capitão Tenente *Pio Antonio do Santos;* e *Gaivota;* commandado pelo Capitão Tenente *João da Ponte Ferreira*.

Lisboa 24 de *Setembro*. A 19 do corrente entrárão neste porto a fragata de S. M. *Ulisses*, e o bergantim *Falcão*, os quaes tinhão sahido a 26 do mez passado.

Lisboa 4 de *Outubro*. A 29 do mez passado sahirão deste porto para cruzar sobre a nossa costa as fragatas de S. M. *Thetis*, commandada pelo Capitão de Fragata *Rodrigo José Pinto;* e *Ulisses*, commandada pelo Capitão de Fragata *Jayme Scarniche;* e o bergantim *Serpente*, commandado pelo Capitão Tenente *Manoel de Jesus Tavares*. Após estas embarcações sahio com outro destino a fragata da mesma Senhora o *Tritão*, commandada pelo Capitão de Fragata *Daniel Thompson*.

Lisboa 11 *de Outubro.* A 30 do mez passado entrárão neste porto a náo de S. M. o Conde *D. Henrique,* e o bergantim de guerra *o Gaivota;* e a 4 do corrente a fragata da mesma Senhora *o Cisne.*

A 6 do corrente sahio a Esquadra de S. M. composta da náo a *Princeza da Beira* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Diogo José de Paiva;* da fragata *S. João Principe,* commandada pelo Capitão de Fragata *Sampson Mitchel;* do bergantim *Falcão,* commandado pelo Capitão de Fragata *Antonio da Rosa;* e do cuter *Balão,* commandado pelo Capitão Tenente *Francisco de Assis Tavares.*

Lisboa 18 *de Outubro.* A 8 entrou o bergantim de S. M. *o Diligente,* commandado pelo Capitão Tenente *Pio Antonio dos Santos.*

Lisboa 21 *de Outubro.* Alvará de 11 de Outubro de 1796, por que S. M. ha por bem restabelecer nas differentes classes dos Officiaes Generaes dos seus Exercitos o Posto de Brigadeiro ultimamente abolido, o qual ficará para o futuro servindo de escala para o accesso dos Coroneis, restituindo á sua primitiva instituição e exercicio o referido Posto.

Lisboa 22 *de Outubro.* A 17 do corrente entrou neste porto o cuter de guerra o *Balão,* commandado pelo Capitão Tenente *Francisco de Assis Tavares.*

No mesmo dia sahirão a náo de S. M. o *Infante D. Pedro,* commandada pelo Chefe de Divisão *Manoel da Cunha Soutomaior,* e o bergantim o *Diligente,* commandado pelo Capitão Tenente *Pio Antonio dos Santos*

Lisboa 5 de *Novembro. Provimentos Militares. Por Decretos de 20 de Outubro de 1796. Para o Corpo de Marinha Real, Capitães de Mar e Guerra.* (N. B. Não menciono todos os agraciados por não me parecer necessario ao assumpto, porque apenas intento mostrar o empenho que havia em augmentar o corpo da Marinha, engradece-la pessoalmente, e dar-lhe força effectiva construindo navios.) Os officiaes promovidos nesta data foram quatorze Capitães de Mar e Guerra, vinte e quatro Capitães de Fragata, sessenta e sete Capitães Tenentes!

Lisboa 8 de *Novembro*. (N. B. Demonstrações patrioticas a favor da marinha):

«Tendo *Bento José Pacheco* e Filhos, commerciantes desta Praça, feito generosamente a S. M. o leal e fiel offerecimento, não só dos seus navios *Amizade* e *S. Antonio*, e *Resolução* e *N. Senhora da Graça*, mas tambem, no caso de guerra, de manter por todo o tempo que a mesma durasse huma Companhia de soldados, e de pagar no Erario Regio, como donativo cinco mil cruzados por huma só vez para serem applicados ao que S. M. julgasse mais util para o seu Real Serviço, foi a mesma Senhora servida ordenar que o Ex.mo *D. Rodrigo de Sousa Coutinho*, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha e *Ultramar*, agradecesse aos ditos *Bento José Pacheco* e Filhos no seu Augusto e Real Nome huma tão distincta e gloriosa demonstração de fidelidade e amor, que lhe dão como Vassallos honrados, e que estão persuadidos da grande verdade, que a conservação e estabilidade do seu Real Throno he o unico seguro penhor da felicidade Publica, e da segurança das propriedades e vidas dos seus ditosos Vassallos. E igualmente ordenou a mesma Senhora que lhes segurasse tambem no seu Augusto e Real Nome, que conservaria sempre a lembrança deste generoso e leal offerecimento, ainda que não acceitasse nenhuma parte do mesmo, desejando não distrahir do Commercio cabedaes, que tão utilmente se empregão em beneficio do Reino, o que muito influe sobre o augmento das suas rendas Reaes: e que S. M. julgava que elles poderião abrir hum exemplo, que, sem ser nocivo aos seus interesses, como commerciantes, pudesse ser util ao Real Serviço; o que lhes mandava propôr, consistindo em empregarem alguma somma de cabedal na compra dos Apolices, que o Erario Regio vai pôr em circulação, e que tendo a mais segura Hypotheca para o exacto pagamento dos juros que vencerem, gozaráõ tambem do beneficio de huma Annuidade de hum por cento no curso de doze ou quinze annos, além de algumas honras que se concederáõ aos que empregarem na compra dos mesmos Apolices sommas maio-

res: o que effectivamente cumprio o referido Ministro d'Estado no Regio Aviso de 27 de Outubro precedente, o qual fazendo honra á Secretaria por onde se expedio, hé hum testemunho irrefragavel, não só do quanto a Nossa Augusta Rainha, e o Alto Principe que nos rege, protegem o Commercio, como huma das principaes columnas da Monarquia; pois que ainda mesmo no caso de guerra, e em beneficio dos fundos para ella precizos, se recusão a diminui-lo em qualquer parte; mas tambem do muito que S. M. ama o seu fiel e aventurado Povo; porque, além de o não gravar com imposições extraordinarias nem por occasião das consideraveis despezas feitas com o Exercito auxiliar que foi a *Hespanha,* nem das que tem sido precizas para o preparo de huma Marinha e Exercito respeitavel, e o maior que se tem visto para segurança e defesa destes Reinos, e isto quando as Nações Belligerantes gemem debaixo de multiplicados e pezados tributos, até mesmo não aceita as offertas generosas e gratuitas dos seus fieis Vasallos mais ricos, tendo em vista huma igual repartição dos onus civis, sujeitando antes o seu Real Erario a huma divida effectiva com prestação de juros e Hypothecas seguras, além dos premios e honras. E sendo muito glorioso aos referidos *Bento José Pacheco* e Filhos o generoso offerecimento que fizerão, até por terem conseguido da Soberana tão distinctas e agradecidas expressões, não lhes hé menos a demonstração da sua prompta obediencia ás Reaes insinuações de S. M. que por effeito dellas offerecèrão immediatamente no Real Erario para a compra dos ditos Apolices cem mil cruzados em dinheiro, sem aceitarem o Premio da Annuidade de hum por cento, abrindo assim exemplo aos outros honrados concidadãos, de quem hé de esperar a imitação proporcionadamente aos seus cabedaes.

Lisboa 12 de *Novembro.* (N. B. Continua a promoção para a Marinha, da qual se deo começo acima, e só veio publicada até á Patente de Capitães Tenentes, vindo na Gazeta de 12 que vai extractada a lista dos Primeiros e segundos Tenentes, dos quaes foram vinte e hum pertencentes á primeira

classe, e quarenta e dois á segunda; sendo portanto a somma total dos promovidos cento e sessenta e oito).

Lisboa 22 de *Novembro*. A 16 do corrente sahirão deste porto a fragata de S. M. *Ulisses* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Daniel Thompson;* e o cuter *Balão* commandado pelo Capitão Tenente *Jorge Thompson*.

Lisboa 26 de *Novembro*. A 18 do corrente mez entrarão neste porto a fragata de S. M. *Princeza Carlota*, e os bergantins *Lebre e Voador*, vindos de *Gibraltar* em 18 dias; e o bergantim *Diligente*. A 20 entrou a charrua de S. M. *Aguia* vinda do *Pará*.

Lisboa 10 de *Dezembro*. Carta de lei de 26 de Outubro de 1796, pela qual hé S. M. servida não só dar huma nova fórma ao Conselho do Almirantado, do qual daqui em diante será sempre Presidente o Ministro e Secretario d'Estado da Repartição da Marinha, e Dominios *Ultramarinos*, prescrevendo-lhe definitivamente em adequado Regimento os limites da sua jurisdição, que provisionalmente forão determinados, mas outrosim crear huma nova junta de Fazenda, elevada á Dignidade de Tribunal Regio, debaixo do titulo de *Real Junta da Fazenda da Marinha*, composta de hum Presidente, que será sempre o sobredito Ministro d'Estado, e de 5 Deputados com hum Secretario, etc., a cujo cargo ficarão inteiramente os aprovisionamentos do Arsenal, toda a parte administrativa, e a execução das novas construcções, e outros trabalhos que S. M. for servida mandar executar no Arsenal Real, unindo-lhe: 1.° a Inspecção e Direcção da Real Fabrica de Cordoaria: 2.° a Inspecção dos Armazens que se achão no Rio de *Coina:* e 3.° a Inspecção e Direcção dos Pinhaes Reaes, o que tudo consta do Regimento da nova Junta, publicado na mesma data: e finalmente hé S. M. servida crear hum novo Corpo de Engenheiros Constructores, deixando a Inspecção do mesmo, e dos seus estudos ao referido Ministro d'Estado, com as demais providencias, que ha por bem prescrever na mesma Carta de Lei.

Lisboa 10 de *Dezembro*. A 3 do corrente sahirão deste

porto a fragata de S. M. *Venus*, e o bergantim *Voador;* e a 5 tornárão a entrar.

Lisboa 13 de *Dezembro*. A 3 do corrente sahio deste porto o bergantim de S. M. *Gaivota*, commandado pelo capitão de Fragata *João da Ponte Ferreira;* e a 6 sahio o bergantim *Falcão*, commandado pelo Capitão de Fragata *Donald Campbell*.

Lisboa 27 de *Dezembro*. A 19 do corrente entrárão neste porto a náo de S. M. o *Infante D. Pedro*, e a fragata de guerra *Ulisses*.

XIV

SUCCESSOS DO ANNO DE 1797.

1797. Lisboa 17 de *Janeiro*. A 19 do corrente entrou neste porto, vindo de guarda costa a fragata de S. M. *Tritão*, e o bergantim *Serpente*.

A 8 sahio para a costa de *Berberia* a fragata de S. M. *Ulisses*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Luiz da Mota Feio*.

Lisboa 24 de *Janeiro*. A 20 sahirão para os portos da *America* e Ilhas 46 navios mercantes, debaixo do comboio da Esquadra de S. M. composta da náo *Conde Henrique*, em que vai o Chefe d'Esquadra *Antonio Januario do Valle;* como Major General *Filippe Hancorn*, e como Commandante o Capitão de Mar e Guerra *João da Costa de Quevedo: Maria Primeira*, em que vai o Chefe de Divisão *Joaquim José dos Santos Cassão*, e o Capitão de Mar e Guerra *José Jacintho de Azevedo Levis: Vasco da Gama*, em que vai o Chefe de Divisão *Francisco de Paula Leite*, e o Capitão de Mar e Guerra *Agostinho da Rosa Coelho: Princeza da Beira*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Diogo José de Paiva: Rainha de Portugal*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Thomaz Herton;* e o *Infante D. Pedro*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Daniel Thompson:* das fragatas *Golfinho*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Bernardino José da Costa: S. João Principe*, Commandante o Capitão de Mar e

Guerra *Francisco Manoel Souto-maior: Cisne,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Joaquim José Monteiro Torres:* e *Venus,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Francisco de Borja Salema:* e dos bergantins *Voador Gaivota,* e *Europa.*

Lisboa 31 de *Janeiro.* Alvará com força de lei de 7 de Janeiro de 1797, pelo qual S. M, hé servida crear huma Junta de Fazenda a bordo de cada huma das suas Reaes Esquadras, que sahirem do porto de *Lisboa,* a cujo cargo fique todo o aprovisionamento preciso durante a expedição, e todas as mais providencias uteis, para que não falte o necessario, e ao mesmo tempo haja huma bem entendida economia, tanto a respeito da compra dos generos, como do seu consumo e conservação: com hum Alvará de Regimento, na mesma data, pelo qual a mesma Senhora hé servida estabelecer huma nova fórma de Arrecadação da sua Real Fazenda a bordo das embarcações da Armada Real, creando para esse fim o novo lugar de Commissarios a bordo de cada huma das ditas embarcações, com outras determinações que se contém no mesmo Regimento.

Lisboa 10 de *Fevereiro.* A 4 do corrente entrou neste porto o bergantim de S. M. *Serpente.*

A 5 sahirão a fragata da mesma Senhora o *Tritão,* commandada pelo Capitão de Fragata *Donald Campbell;* e os bergantins *Falcão,* commandado pelo Capitão Tenente *José Maria d'Almeida;* e *Diligente,* commandado pelo Capitão Tenente *João Felix Pereira.*

Lisboa 21 de *Fevereiro.* A 11 do corrente entrou neste porto o bergantim de S. M. o *Diligente.*

A 11 sahirão a fragata de S. M. *Fenix,* commandada pelo Capitão de Fragata *Manoel de Jesus Tavares;* e o bergantim *Serpente,* commandado pelo Capitão Tenente *Braz Cardoso Barreto Pimentel.*

Lisboa 3 de *Março.* Tendo o Intendente Geral da Policia da Côrte e Reino recebido hum Regio Aviso, expedido pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios *Ul-*

tramarinos, para mandar recrutar hum grande numero de Marinheiros, Grumetes, e moços habeis e robustos para servirem a bordo dos Navios de S. M., expedio o dito Intendente Geral ordem para este fim, a todos os Magistrados dos Portos de mar desde *Setubal* até á *Figueira* para recrutarem o maior numero daquella gente que lhes fosse possivel, e notificarão aos Mestres das embarcações de pescar, e Mandadores das armações para darem huma relação exacta de todos os moços das suas Companhas, que tivessem de 20 até 30 annos de idade, a fim de os alistarem os Magistrados, para no caso de maior necessidade tirar hum homem de cada 4 para completar o numero que se lhes ordenava, e conseguir-se tambem por este modo ficarem os navios de S. M. com tripulações voluntarias, sem ser necessario usar dos meios violentos. Executando assim os ditos Magistrados, forão tão briosos os Mestres das ditas embarcações de pescar, e os Mandadores das Armações das Villas de *Cezimbra* e *Ericeira*, que não só cumprirão voluntaria e generosamente com a ordem que havião recebido para darem as listas dos moços, que trazião nas suas embarcações, e armações, mas ainda, para animar aquella gente, e consolar as suas pobres familias, offerecerão e prometterão que lhes conservarião os seus quinhões, em quanto lhes constasse andarem a bordo dos Navios de S. M., bem como se estivessem em exercicio nas suas embarcações de pescar, e armações. O Intendente Geral da Policia, vendo esta heroica acção, e fidelidade daquelles benemeritos vassallos, deo conta ao Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios *Ultramarinos* o Exmo *D. Rodrigo de Sousa Coutinho;* e havendo este levado á Real presença de S. M. a dita conta, em que se expunha aquella grandiosa offerta, houve a mesma Senhora por bem mandar significar o seu agradecimento áquelles fieis vassallos pelo sobredito Intendente Geral, a quem mandou expedir hum Aviso do theor seguinte:

«Tendo sido presente a S. M. os officios que V. S.ª me dirigio sobre o zelo e distincta lealdade com que os Mestres e

Mandadores dos Portos de *Cezimbra* e da *Ericeira* offerecêrão aos Pescadores, que voluntarios viessem offerecer-se para o serviço da Real Marinha, o conservar-lhes o seu quinhão que lhes pertenceria, ficando naquellas Pescarias: hé S. M. servida que V. S.ª lhes mande segurar no seu Real Nome, que fica muito presente na sua memoria este feito de generosa fidelidade: que em todo o tempo, como o pede o bem do Reino e do Real Serviço, procurará ampliar e favorecer as Pescarias dos seus Dominios; mas que sempre terá em particular consideração aquelles, que acabão de dar tão brilhantes provas de incomparavel fidelidade, que em todos os seculos formou o distinctivo da Nação *Portugueza*, e que servirão de base a sentimentos de amor e veneração, que tributarão constantemente aos seus Augustos Soberanos, e cujas incomparaveis virtudes Religiosas e Politicas deverão a felicidade e doçura do Governo paternal, que sabem avaliar, e de que gosão tão ditosamente. S. M. authorisa a V. S.ª para que faça publicar com toda a authoridade estes seus Reaes sentimentos para vassallos tão fieis, e que vão de par com os que tem exprimido toda a Nação, considerada nas differentes Classes que a compõem.

«Deos guarde a V. S.ª Palacio de *Quéluz* em 23 de Fevereiro de 1797.=*D. Rodrigo de Sousa Coutinho.*=Senhor *Diogo Ignacio de Pina Manique.*»

Lisboa 7 de *Março*. A 27 sahirão as fragatas de S. M. *Carlota*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *José Pedro de Sousa Teixeira Leite;* e *Thetis*, commandada pelo Capitão de Fragata Visconde de *Roquefeuil*.

Lisboa 25 de *Março*. O Alvará, que S. M. foi servida passar a respeito das pessoas, que voluntariamente se alistarem nos Regimentos do seu Exercito, he do theor seguinte:

Eu a Rainha Faço saber aos que este Alvará com força de Lei virem: Que considerando quanto importa á Defeza dos Meus Reinos, e Dominios, e á boa disciplina das Minhas Tropas que estas sejão formadas de homens voluntarios, bem educados, e com principios de honra; e não sendo da Minha

Real Intensão, que para se preencherem os Regimentos, ou se augmentar o Exercito se fação com esse pretexto aos Póvos as vexações, e violencias, que em casos de recrutamento violento se tem algumas vezes praticado, e seria impossivel evitar sem as mais efficazes, e especiaes providencias: Sou servida, em quanto não Dou aos ditos respeitos outras Determinações, estabelecer provisionalmente o seguinte;

Ordeno, e Declaro que todas os Pessoas de qualquer condição que sejão, que daqui em diante assentarem praça voluntariamente nos Regimentos de Linha, e Tropas Ligeiras do Meu Exercito; não sejão obrigados a servir nelle, por mais tempo que o de seis annos, findos os quaes, e requerendo a sua baixa ao Marechal General dos Meus Exercitos, este lh'a mandará dar nos Livros Mestres dos respectivos Regimentos, assim como tambem huma resalva, pela qual conste haverem servido effectivamente pelo referido espaço de seis annos nos Regimento ou Regimentos, em que tiverem tido praça: E os que legitimamente obtiverem a sobredita resalva, ficarão isentos do mencionado Serviço Militar, para nunca mais serem obrigados a faze-lo contra a sua vontade; e sendo peões, ficarão alem disso livres, e dispensados de todas as inhabilidades, que pela humildade das suas Origens, ou por qualquer outro impedimento lhes possão obstar para todas as mercês, e honras, que Eu houver por bem fazer-lhes, conforme o merecimento.

Declaro, e Ordeno que da publicação deste Alvará em diante, aquelles dos meus Vassallos, que não tiverem legitimo impedimento para Me servirem na Tropa por causa de Occupações Civis ou Politicas, e se considerarem habeis pelos seus serviços para pretenderem em remuneração delles Bens da Minha Coroa, e Ordens, Titulos, e outras Graças de similhante natureza, não sejão admittidos, nem respondidos com mercê alguma dos referidos Bens de Coroa, e Ordens, de qualquer qualidade que sejão, e em quanto não tiverem vida, ou qualquer outra Mercê anteriormente concedida, sem que mostrem estar voluntariamente empregados no serviço da

Tropa regular do Meu Exercito, ou das Armadas, ou de ter servido nellas o referido espaço de seis annos.

Item Ordeno, que a mesma Condição hajão de verificar aquelles que aspirarem á honra de servir-me no Ministerio de Criados da Minha Casa.

E por que sendo a amortisação dos Bens vinculados admissivel nos Governos Monarquicos, não só para o estabelecimento e conservação da Nobreza, mas tambem para que hajão Nobres, que possão com decencia servir ao Rei, e ao Reino, assim na Paz como na Guerra: hé urgente, e conforme á causa publica, que para não serem tão pezados aos referidos Bens, os possuidores delles, desprezando a ociosidade, concorrão para o decôro, e conservação do Reino, servindo nas Armas, ou nas Letras: Ordeno e Declaro, que todas as Pessoas, que daqui em diante houverem de succeder em Morgados, e Capellas, e consequentemente em Bens vinculados Patrimoniaes, de regular successão na fórma das Minhas Leis, e forem habeis para servir na Tropa, e que havendo chegado á idade de vinte annos não tiverem assentado Praça voluntariamente, ou mostrarem legitimo impedimento para o fazer, contribuirão para as despezas da Tropa com o Quinto dos sobreditos Bens vinculados que possuirem; a exemplo do que pelos Bens da Minha Coroa, e para as urgencias do Estado contribuem os Donatarios d'ella: sendo porém a Cobrança da Contribuição penal, que nos referidos termos devem prestar os sobreditos Administradores particulares, promovida pelas Provedorias encarregadas de fazer cumprir os Encargos Pios dos mesmos Vinculos pela facilidade que têem os seus respectivos Magistrados de examinar nas suas repartições com toda a exactidão, e vigilancia (que muito lhes Recomendo) quaes sejão os Administradores, que devendo servir ao Rei, e ao Estado, querem antes incorrer na sobredita pena.

Item Ordeno, e Declaro, que as Recrutas, que daqui em diante se levantarem, ou para completar os Regimentos, ou para acrescentar o Exercito, ou ainda as Recrutas Provisio-

naes, que em todo o tempo devem estar promptas para se preencherem as praças dos mortos, ausentes, e invalidos, sejão feitas, e extrahidas das Povoações comprehendidas nas diversas Freguezias deste Reino, prestando cada huma das mesmas Freguezias voluntariamente, e com boa fé, que espero da felicidade, e amor dos Meus Vassallos, e da obrigação que elles têem de concorrer para a defeza do Reino, como para o seu proprio, e particular interesse, o numero competente, que couber em rateio, conforme o methodo, que Eu houver por bem prescrever ás Pessoas, que forem por Mim encarregadas d'esta importante commissão, sendo cada hum dos recrutados de idade de dezoito até quarenta annos, constituição robusta, bem morigerados e daquelles cuja falta seja menos sensivel á cultura das Terras, e ao progresso das Artes, que devo promover, animar, e proteger.

Item Ordeno, que todas as Pessoas, de qualquer condição que sejão, que no prazo de dois mezes contados da publicação deste Alvará em diante, concorrerem a assentar Praça voluntariamente no Meu Exercito, não serão obrigados a continuar o Meu Real Serviço, logo que tenha cessado a urgencia, que deu causa ao consideravel augmento, que Mandei fazer nas minhas Tropas: pelo contrario, logo que Eu Mande proceder na refórma do meu Exercito, elles poderão requerer ao Marechal General a sua baixa, que lhes será conferida sem demora, nem difficuldade alguma, como se tivessem cumprido os referidos seis annos de Serviço effectivo, que neste caso Hei por completos.

E este se cumprirá tão inteiramente como nelle se contém, sem duvida, ou embargo algum, e não obstante quaesquer Leis, Regimentos, Ordenanças, Alvarás, Decretos, ou Ordens, quaesquer que ellas sejam, porque todos e todas hei por derogadas para este effeito sómente. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, posto que por ella não ha de passar, e ainda que o seu effeito haja de durar hum, e muitos annos, e tudo sem embargo das Ordenações, que dispõem o contrario.

Pelo que: Mando ao meu Conselho de Guerra; ao Duque de *Lafões,* Meu muito Prezado Tio, e Marechal General dos Meus Exercitos; Conselho da Minha Real Fazenda; Junta dos Tres Estados; Mesa da Consciencia e Ordens; Regedor da Casa da Supplicação; Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino; Generaes, e Governadores das Provincias; Inspectores Geraes dos Meus Exercitos; Provedores, e mais Magistrados das Comarcas dos Meus Reinos o cumprão, e guardem pelo que lhes toca, e o fação cumprir e guardar por todas as mais pessoas a quem competir. Dado no Palacio de *Queluz,* aos 23 de Fevereiro de 1797.

PRINCIPE .·.·.

Luiz Pinto de Sousa.

Alvará de 31 de Janeiro de 1797, pelo qual S. M. ha por bem que o Juiz Relator do Conselho do Almirantado, e os Ministros que lhe succederem no mesmo emprego, sejão condecorados com o Titulo do seu Conselho.

Por Decreto de 22 de Fevereiro de 1797, foi S. M. servida ordenar que d'aqui em diante os Tenentes Generaes da sua Real Armada sejão denominados Vice-Almirantes, e conservem o mesmo soldo, honras, e prerogativas dos Tenentes Generaes; e que os Almirantes tenhão o soldo, honras, e prerogativas, que antes havia estabelecido para os Vice-Almirantes supprimindo para o futuro a denominação de Tenentes Generaes no Real Corpo da Marinha.

No dia 13 do corrente, veio o Principe Nosso Senhor á *Ribeira das Náos* para ver lançar ao mar a fragata nova denominada *Andorinha.*

A 15, sahio do dique a náo *Nossa Senhora dos Prazeres,* a que se poz agora o nome de *Affonso de Albuquerque,* a qual foi alli inteiramente reparada.

Lisboa 11 de *Abril.* A 31 do mez passado, sahio deste porto a náo de S. M. *S. Sebastião,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Sampsão Mitchel,* comboiando dois navios para o *Porto* carregados de diversos generos.

A 4, sahírão, a fragata de S. M. *Ulisses,* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Antonio da Rosa:* os navios de S. M. *Senhora da Conceição,* commandado pelo Capitão de Mar e Guerra *José Joaquim Ribeiro*, para os Estados da *India;* e *Marquez de Angeja*, commandado pelo Segundo Tenente do Mar *Antonio José Freire*, com varios generos, e degradados para os portos da *Asia;* a charrua de S. M. *S. Carlos Augusto,* commandada pelo Segundo Tenente do Mar *João Franco*, para o *Pará;* e o hiate de S. M. *Senhora do Bom Despacho,* para as Ilhas de *Cabo Verde.*

A 2 do corrente entrárão, a fragata de S. M. *Fenis,* e o bergantim *Serpente,* vindos das *Ilhas.*

Lisboa 14 de *Abril. Provimentos Militares. Para o Corpo da Marinha Real. Por Decreto de 16 de Março de 1797.* (Decretos de 24, de 27, de 30, e de 6 de Abril, pelos quaes foram promovidos vinte e quatro Segundos Tenentes, a Primeiros, e quarenta Guardas Marinhas, Pilotos, e Bachareis em Mathematica, a Segundos Tenentes, não me fazendo cargo de lhes declarar os nomes, indicando apenas as repetidas e numerosas promoções que havia na Armada, como demonstração da consideração que ella merecia, e da actividade em que andava).

Lisboa 9 de *Maio.* A 2 do corrente sahio deste porto o cuter de S. M. o *Balão,* commandado pelo Capitão Tenente *Jorge Thompson;* e a 4 a fragata da mesma Senhora a *Andorinha,* commandada pelo Capitão de Fragata *Francisco José do Canto.*

Lisboa 23 de *Maio.* A 18 sahio o bergantim de S. M. o *Diligente,* commandado pelo Capitão Tenente *João Felix Pereira de Campos.*

Lisboa 6 de *Junho.* A 27 do mez passado entrou neste porto o bergantim de S. M. o *Diligente,* commandado pelo Capitão Tenente *João Felix Pereira de Campos.*

A 30 entrou hum Comboio *Portuguez* vindo do Porto, debaixo da escolta da náo de S. M. *S. Sebastião,* da fragata *Andorinha,* do cuter *Balão,* e de hum bergantim construido no estaleiro daquella Cidade.

Lisboa 9 de *Junho*. Com as ultimas cartas, que chegárão de *Moçambique*, acaba de receber o nosso Ministro o aviso de que os *Francezes*, continuando o mesmo systema de insultar os Estabelecimentos *Portuguezes*, atacárão as Ilhas do *Cabo Delgado*, mas forão rechaçados pelo valor e boa conducta do Governador, e das Tropas que guarnecião as mesmas Ilhas: e S. M., disposta sempre a premiar o merecimento, mandou immediatamente graduar em Tenente Coronel o Capitão Governador *Constantino Antonio Alvares da Silva*, e fez-lhe mercê do Habito de *Avís*. Este glorioso successo serve de continuação aos que têem succedido sobre as Costas do *Brazil*, e que fazem a maior honra á dignidade, e caracter Nacional; pois que por toda a parte mostrão os *Portuguezes* o maior zelo, fidelidade, e distincto valor em defender o Real Throno, de que emanão continuamente as mais saudaveis Providencias a beneficio dos Vassallos *Portuguezes*, e que o sagrado Penhor daquella independencia, que em vinte e oito annos da mais cruel guerra soube sustentar a Nação *Portugueza*, defendendo os sagrados, e imprescriptiveis Direitos da Augusta, e Real Casa de *Bragança*. Hé digno de admiração, assim como superior a toda a expressão o desvelo com que Sua Alteza Real o Principe Nosso Senhor com a mesma Augusta Mão, com que offerece aos Inimigos da sua Corôa huma Paz honrosa, depois de huma guerra, que não provocou, e que procura o beneficio dos Povos, dá todas as Providencias para defender os seus vastos Dominios, e vê coroado o fructo dos seus trabalhos pela fidelidade, e valor em superior grão dos seus ditosos Vassallos, promptos a dar a ultima gota do seu sangue para a defeza e segurança do seu Real Throno.

Lisboa 10 de *Junho*. *Provimentos Militares. Officiaes promovidos no Corpo da Armada Real, por Decreto de 5 de Junho de 1797*. (Não se mencionam as pessoas por não fazer isso nada ao caso, bastam á demonstração de quanto o mérito da Armada era apreciado, as promoções desta corporação, e o numero dos agraciados): Dois Almirantes Graduados.

Vice-Almirantes tres, Cefes de Esquadra effectivos, cinco; ditos Graduados, quatro; Chefe de Divisão, hum; Capitães de Mar e Guerra, nove: ditos de Fragata, seis; Capitães Tenentes, oito; Primeiros Tenentes, dezesete; Segundos Tenentes, dezenove!

Lisboa 13 de *Junho*. A 4 do corrente sahio deste porto o bergantim de S. M. o *Diligente*, commandado pelo Capitão Tenente *D. Manoel de Menezes*.

A 6 sahio a fragata de S. M. *Andorinha*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Francisco José do Canto Castro Mascarenhas*.

Lisboa 20 de *Junho*. A fragata de S. M. a *Andorinha* represou no dia 10 do corrente huma Polacra *Ragusana*, que de *Genova* vinha para *Lisboa*, e que fora aprezada por hum Corsario *Francez* perto da barra deste Porto. Pouco depois de haver tomado a preza vio o Corsario, que a tinha feito: e logo que este, em distancia de duas leguas, reconheceo a Fragata *Portugueza*, procurou salvar-se, fugindo á força de vêla e remos, e deitou ao mar o seu bote para hir mais ligeiro. Porem o Commandante da Fragata *Portugueza*, *Francisco José do Canto e Castro*, manobrou com tanta desteridade, e intelligencia, que o alcançou e aprezou perto da enseada *de Villa Nova de Mil Fontes*. O Corsario *Francez* denomina-se o *Passaro*, e tinha trinta e tres homens de guarnição, e dez peças de differentes calibres.

Lisboa 17 de *Junho*. A 15 do corrente entrou neste porto a fragata de S. M. *Andorinha* commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Francisco José do Canto e Castro*, com o Corsario *Francez* denominado o *Passaro*, que apresára, e a polacra *Ragusana*, chamada *Santa Catharina*, que lhe havia represado.

No mesmo dia entrou o cuter de S. M. o *Balão*, commandado pelo Capitão Tenente *Jorge Thompson*.

Lisboa 11 de *Julho*. A 2 do corrente sahio deste porto a fragata de S. M. *Andorinha*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Francisco José do Canto e Castro*.

A 4 entrou o bergantim de S. M. *Serpente,* commandado pelo Capitão Tenente *Braz Cardozo Barreto Pimentel,* vindo das Ilhas com marinheiros.

Lisboa 25 de *Julho.* A 16 do corrente sahio deste porto o bergantim de S. M. *Serpente,* commandado pelo Capitão Tenente *Braz Cardozo Barreto Pimentel.*

A 19 entrou o bergantim de S. M. o *Dragão.*

Lisboa 1.º de *Agosto. Extracto de huma Carta que o Capitão de Mar e Guerra* Campbell *escreveo de bordo da fragata* Tritão, *defronte de Villa Nova de* Mil Fontes, *em 17 de Julho de 1797 ao Ex.mo* D. Rodrigo de Sousa Coutinho, *Ministro e Secretario d'Estado da Repartição de Marinha.*

«O Corsario *Francez,* ao qual mandei dar caça, como participei a V. Ex.ª, pelo Cahique *Leão,* tomou tres Hyates nossos carregados de sal. Dous delles forão retomados pelo Corsario *Soledade,* commandado pelo Segundo Tenente *Joaquim Ignacio Lobo,* de hum modo tal que mostra a actividade, valor, e intelligencia deste official. O Hyate Nossa Senhora do *Livramento,* foi retomado pelo Cahique *Leão*: e as ultimas noticias que tenho deste, são que continuava a dar caça ao Corsario *Francez,* e ao outro Cahique.»

A 27 do mez passado sahio deste porto a Esquadra de S. M. composta das náos *Principe Real,* Commandante o Chefe de Esquadra Marquez de *Niza; Rainha de Portugal,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Thomaz Stone; Affonso d'Albuquerque,* Commandante o Capitão de Fragata *Antonio José Monteiro; Meduza,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Antonio José Valente; S. Sebastião,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Sampson Mitchel;* da fragata *Andorinha,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Francisco José do Canto;* e do bergantim *Lebre,* Commandante o Capitão Tenente Conde de *Blosseville.*

Lisboa 8 de *Agosto.* No 1.º do corrente entrou n'este porto o bergantim de S. M. *Serpente,* commandado pelo Capitão Tenente *Braz Cardoso Barreto Pimentel,* com huma embarcação que apresára.

Lisboa 11 de *Agosto. Copia da Carta, que pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha, e Dominios* Ultramarinos *se escreveo a* José Gonçalves da Silva, *Negociante e Lavrador no* Maranhão, *em resposta ao generoso Offerecimento que elle fez a S. M. de mil e oitenta saccas de arroz cada anno durante a guerra, parte das quaes já chegárão pelo Navio* Boa União, *e de entrar no Emprestimo com vinte contos de réis, alem de duas Sumacas que tambem offereceu ao Governador e Capitão General do* Maranhão, *para serem empregadas no Real Serviço.*

«Levando á Real Presença de S. M. a Carta que v. m. dirigio á mesma Senhora, com data de 26 de Maio: Foi S. M. servida ordenar-me, que segurasse a v. m. que se dignára acceitar o generoso Dom gratuito de mil e oitenta saccas de arroz, que v. m. offerece annualmente, durante a guerra, e o emprestimo de vinte contos de réis, participado pelo seu Correspondente nesta Côrte: querendo esta Augusta Soberana, tão desvelada em reconhecer a fidelidade, e amor dos seus ditosos Vassallos, que por este acto de acceitar o Offerecimento de v. m., e por esta Carta, fique perpetuada na sua Familia, para exemplo dos seus Vindouros, a memoria de huma acção tão illustre, tão propria de hum Vassallo *Portuguez,* prova bem distincta da sua fidelidade, e Patriotismo. E não limitando aqui ainda a sua Real Magnanimidade, e para dar a v. m. huma demonstração de quanto sabe estimar as acções virtuosas: Ordenou S. M. que pela Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino se lhe expedisse a Mercê do Habito da Ordem de *Christo,* com que a mesma Senhora houve por bem de o condecorar: Mandando, além do referido, segurar-lhe no seu Real Nome, que ficará sempre na sua lembrança hum Vassallo tão ennobrecido por acção tão distincta. Deos guarde a v. m. Palacio de *Quéluz,* em 6 de Agosto de 1797.» *D. Rodrigo de Sousa Coutinho.* Senhor *José Gonçalves da Silva.*

Lisboa 15 de *Agosto.* A 6 do corrente sahio deste porto o bergantim de S. M. *Mercurio,* comboiando para a costa da Berberia 13 navios mercantes em lastro.

A 7 sahirão as fragatas da mesma Senhora, *Carlota*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Francisco Manoel Souto-Maior;* e *Activo*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Filippe Alberto Patroni*, e o bergantim *Gavião*, Commandante o Capitão Tenente *João Felix Pereira de Campos;* e a charrua de S. M. *Neptuno*, comboiando para os portos do *Brazil* 28 navios mercantes, carregados de diversos generos.

A 21 sahio a fragata da mesma Senhora *Fenix*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Manoel de Jesus Tavares*.

Lisboa 22 de *Setembro*. A 2 do corrente entrou neste porto o cuter de S. M. *Balão*, commandado pelo Capitão Tenente *Jorge Thompson*, vindo dos portos da *Berberia* em 15 dias, trazendo debaixo do seu comboio 8 bergantins e 9 hyates *Portuguezes* com trigo para esta Cidade.

A 5 sahio o bergantim da mesma Senhora *Mercurio*, commandado pelo Primeiro Tenente *Nicoláo Wolf*, e a 6 tornou a sahir o cuter *Balão*, debaixo das ordens do sobredito Capitão Tenente.

Lisboa 19 de *Setembro*. A 12 sahio a fragata de S. M. *Andorinha*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Francisco José do Canto*. No mesmo dia entrárão a náo de S. M. a *Rainha de Portugal*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *Thomaz Stone;* e o bergantim da mesma Senhora *Mercurio*, Commandante *Nicoláo Wolf*.

A 13 entrou o bergantim de S. M. *Serpente*, commandado pelo Capitão de Fragata *Braz Cardoso Barreto Pimentel*.

A 8 sahirão debaixo de comboio do *Porto* 19 navios mercantes, huns para o Rio de *Janeiro*, e outros para a *Bahia* e *Pernambuco*.

Em 12 do corrente, entrou neste porto a fragata *Minerva*, commandada pelo Capitão de Mar e Guerra *James Scarnichia*, trazendo o Corsario *Francez Epervieu* de 6 peças, e 59 Pessoas que aprezara no dia antecedente.

Lisboa 26 de *Agosto*. *Provimentos Militares. Officiaes da Armada Real, a quem S. M. foi servida promover aos Pos-*

tos abaixo declarados. (N. B. Não se indicam os nomes dos agraciados, dando-se apenas o numero delles, e os póstos então conferidos, que são os seguintes:)

Chefes de Divisão, 5; Capitães de Mar e Guerra, 3; Capitães de Fragata, 5; Capitães Tenentes, 10; Primeiros Tenentes, 7; Segundos Tenentes, 19. Quer dizer quarenta e nove officiaes, entrando dois generaes.»

Lisboa 29 de *Agosto.* A 19 do corrente entrou neste porto a fragata de S. M. *Andorinha,* commandada pelo Capitão de Fragata *Francisco José do Canto e Castro,* com huma embarcação que apresara.

Lisboa 26 de *Setembro.* A 16 do corrente sahio deste porto o bergantim de S. M. *Serpente,* commandado pelo Capitão de Fragata *Braz Cardozo Barreto Pimentel.*

Lisboa 3 de *Outubro.* A 23 do mez passado sahio deste porto a Esquadra de S. M. composta das náos *Principe Real,* Commandante o Chefe de Divisão Marquez de *Niza; S. Sebastião* Commandante, o Capitão de Mar e Guerra *Sampson Mitchel;* e *Affonso d'Albuquerque,* Commandante, o Capitão de Fragata *Antonio José Monteiro.*

Lisboa 14 de *Outubro.* Alvará de 28 de Agosto de 1797, pelo qual ha S. M. por bem mandar crear hum Corpo de Artilheiros Marinheiros, de Fuzileiros Marinheiros e de Artifices e Lastradores Marinheiros, debaixo da denominação de Brigada Real da Marinha, para a guarnição das náos e mais embarcações de guerra, e para o mais serviço da Marinha Real; ordenando que se principiem a organisar successivamente as Companhias de Artilheiros Marinheiros, e que depois se passe ás Companhias de Fuzileiros Marinheiros, e de Artifices e Lastradores Marinheiros; para o que se hirão tirando gradualmente dos dous Regimentos da Armada, e do Regimento de Artilheria da Marinha os Officiaes e Soldados, que forem necessarios, e tiverem aptidão para este serviço, ficando desde já supprimidos e totalmente extinctos os ditos tres Regimentos, para se incorporarem na Brigada Real da Marinha, á excepção dos Officiaes de Estado Maior, e dos que não

tiverem as precisas disposições para o serviço de Mar, os quaes deverão ser incorporados no Exercito de S. M.

Lisboa 17 de *Outubro*. A 8 sahio a náo de S. M. *Affonso d'Albuquerque*, commandada pelo Capitão de Fragata *Antonio Joaquim dos Reis Portugal*, com destino para o *Algarve*.

A 10 sahio o bergantim da mesma Senhora *Balão*, commandado pelo Capitão Tenente *Jorge Thompson*, para a costa de *Berberia*, comboiando 8 navios mercantes em lastro, e 19 hiates.

Lisboa 20 de *Outubro*. Alvará com força de Lei de 27 de Setembro de 1797, pelo qual he S. M. servida mandar abrir hum Emprestimo de 150:000 cruzados, a juro de 5 por cento, para se erigir hum Edificio, que sirva de Hospital da Marinha Real, de Laboratorio Quimico, e Dispensatorio Farmaceutico; nomeando a mesma Senhora seis Negociantes desta Praça, para Recebedores e Depositarios do mesmo Emprestimo, e para Recebedores, e Clavicularios da somma que annualmente destina para pagamento do juro e capital.

Lisboa 21 de *Outubro*. Alvará de 12 de Agosto de 1797, pelo qual he S. M. servida estabelecer huma nova fórma para o Governo dos Arsenaes das differentes Capitanias da *America*, creando para cada hum delles o logar de Intendente da Marinha.

Lisboa 24 de *Outubro*. A 15 do corrente entrou neste porto o bergantim de S. M. *Falcão*, vindo de guarda costa.

A 17 entrárão o bergantim da mesma Senhora *Diligente*, e a fragata *Thetis*, vindos da Costa de *Berberia*; e a 18 a fragata *Tritão*, vinda da mesma Costa. Debaixo do comboio destas embarcações vierão dalli varios navios mercantes carregados de trigo para esta Cidade.

A 18 sahio o bergantim de S. M. *Serpente*, commandado pelo Capitão de Fragata Braz Cardozo Barreto Pimentel.

Lisboa 21 de *Novembro*. A 12 do corrente entrou neste porto o bergantim de S. M. *Lebre*; e a 15 entrárão o náo da mesma Senhora *Meduza*, a fragata *Minerva*, e o bergantim *Mercurio*.

Lisboa 24 de *Novembro*. Aviso. Havendo S. M. determinado que no 1.º de Janeiro do anno proximo futuro sáia deste porto hum Bergantim, como Correio Maritimo, em direitura ao porto de *Assù*, na Capitania de *Pernambuco*, levando cartas para a dita Capitania, e para a da *Bahia*, que deixará no sobredito porto de *Assù*, e no mesmo receberá as que vierem das mencionadas Capitanias para *Portugal*, devendo depois seguir a sua derrota pelos portos de *Paraiba*, *Parnaiba*, *Piauhy*, *Maranhão*, e *Sallinas*, na Capitania do *Pará*, e dalli para o Reino, deixando e tomando cartas em todos estes portos: dá-se a saber ao Publico que no Correio desta Corte, e na repartição onde se distribuem as cartas do *Brazil*, se acha huma Caixa com a sua abertura, e o letreiro *Correio Maritimo*, no qual, quem houver de escrever pelo dito Correio Maritimo, fará lançar as suas cartas: as que se remetterem da Cidade do *Porto*, e mais terras do Reino pelos Correios para serem expedidas desta Corte pelo mencionado Correio Maritimo, he necessario que tragão esta declaração no sobrescrito: Custará o porte de cada carta oitenta réis.

Lisboa 23 de *Dezembro*. *Provimentos Militares*. *Por Decreto do 1.º de Dezembro de* 1797. Capitão de Mar e Guerra, *Antonio Paulo da Costa*.

Por Decreto de 17 do dito, para servirem na primeira Divisão d'Artilheiros Marinheiros da Brigada Real da Marinha. (N. B. Não dou os nomes dos officiaes despachados, parecendo-me bastar, para o caso do interesse pela Arma, o numero e qualidade dos postos designados no referido Decreto, como se segue): Dez Capitães Tenentes para commandantes das dez Companhias: Dez Primeiros Tenentes, e dez Segundos para as mesmas, hum Ajudante, e hum Quartel Mestre.

XV

SUCCESSOS DO ANNO DE 1798

Lisboa 20 de *Janeiro*. Por Decreto de 23 de Dezembro de 1797 foi S. M. servida nomear *Ignacio Xavier da Silva*, Physico Mór da Armada Real, com o soldo de 400$000 réis annuaes, e com a Patente honorifica de Capitão de Mar e Guerra, permittindo-lhe que possa entrar para o Monte Pio, com os Officiaes de Marinha effectivos; com a declaração de que só principiará a vencer soldo desde o dia em que se abrir o novo Hospital da Marinha, onde elle servirá de primeiro Medico: tudo isto em attenção ao grande zêlo, acerto, e desinteresse com que a S. M. tem servido naquella Repartição.

Lisboa 23 de *Janeiro*. S. M. foi servida fazer mercê a *João Corrêa de Lemos* de o nomear Piloto Mór da Barra da Villa da *Figueira*, com a Patente honorifica de Segundo Tenente da Armada Real, e do Habito da Ordem de *Sant-Iago*, em attenção ao valor com que resgatou hum hyate *Portuguez*, que foi tomado por hum Corsario *Francez*.

Lisboa 2 de *Fevereiro*. Entrou neste Porto huma Fragata denominada la *Bonna venture*, que monta vinte e seis peças, do calibre de seis, Guarnição cento e quarenta e sete Pessoas, aprezada pela náo *Medusa*, de que he commandante o Capitão de Mar e Guerra *José Pedro de Sousa Pereira Leite*, e conduzida pelo bergantim *Balão*.

Lisboa 6 de *Março*. Por Alvará de 20 de Janeiro de 1798,

foi S. M. servida determinar que do porto desta Cidade partão, de dois em dois mezes, principiando no 1.º do corrente mez de Março, dois Paquetes Correios maritimos para os portos do *Brazil*, hum em direitura a *Assú*, que levará as Cartas das Capitanias de *Pernambuco*, *Maranhão*, e *Pará*, indo ao porto de *Sallinas;* e outro em direitura á Cidade da *Bahia*, donde passará ao *Rio de Janeiro*, e d'alli para *Portugal;* e sendo praticavel, fará o seu regresso pela *Bahia*. Pelos mencionados Paquetes se expedirão Cartas para todo o Continente do *Brazil*, onde a mesma Senhora manda estabelecer Correios, como tambem nas Ilhas dos *Açores* e *Madeira;* e attendendo outrosim aos graves prejuizos que tem resultado ao Commercio e particulares interesses dos seus Vassallos, de se remetterem as Cartas pelos navios mercantes sem fórma alguma de arrecadação e segurança, e a que subsistindo a mesma pratica e extravio, hé impossivel conservarem-se os Correios maritimos: foi servida prohibi-la, determinando, que de futuro por todos os navios que sahirem dos portos deste Reino para os do *Brazil*, e Ilhas dos *Açores* e *Madeira*, ou vierem dos mesmos portos para este Reino, sejão as Cartas remettidas dos Correios em malas fechadas, e que nos mesmos Correios se estabeleção caixas, ou saccos com os nomes dos navios quando partirem, para serem lançadas as Cartas com distincção, segundo pretenderem seus donos, annunciando-se ao publico quinze dias antes, o da partida, e até que hora se recebem, ficando as que forem ou vierem do *Brazil* ou Ilhas, pelos navios mercantes, sujeitas ás mesmas taxas e portes do Correio maritimo.

Lisboa 13 de *Março*. Por Resolução de 25 de Novembro de 1797, tomada em Consulta do Conselho do Almirantado, foi S. M. servida ordenar que na falta ou impedimento do Secretario do referido Tribunal, sirva em seu logar o Conselheiro mais moderno; e que igualmente o Official Maior da Secretaria do Conselho do Almirantado haja de servir nos impedimentos do Porteiro do mesmo Tribunal. Tendo porém a mesma Senhora em consideração o direito já adquirido

pelo actual Official Maior *Antonio Pires Alvares de Miranda,* determina que a observancia desta sua Real Disposição se não entenda com elle, que fica conservado na posse das mesmas honras que até aqui gozou, devendo a mesma Disposição só ter principio, quando elle cessar de servir o mesmo lugar.

Lisboa 23 de *Março.* A 19 do corrente entrou neste porto a náo *Rainha de Portugal*, commandada pelo Chefe de Divisão *Thomaz Stone.*

Lisboa 24 de *Março.* Por resoluções de 22 de Agosto de 1795 e 22 de Março de 1797, tomadas em Consultas do Conselho do Almirantado, S. M. attendendo á instante necessidade que este lhe fez presente de se estabelecerem novamente empregos de Patrões Móres nos portos de algumas das Ilhas dos *Açores,* e nas principaes das suas Conquistas *Ultramarinas,* foi servida ordenar que ao Conselho do Almirantado privativamente compete a creação de novos Patrões Móres nos portos *Ultramarinos,* aonde convier estabelece-los, assim como a nomeação de todos os mais que se houverem de prover para o futuro, cujos empregos, perdendo a natureza de officios que dantes tinhão, fiquem daqui por diante sendo meros empregos vitalicios, e amoviveis: dando outrosim ao mesmo Conselho a auctoridade de nomear Serventuarios aos mesmos empregos, nos casos em que qualquer dos provídos nelles de propriedade se ache incapaz de os servir por causa de molestia, ou de idade avançada: e que finalmente sejão escolhidos entre os Officiaes marinheiros da Mestrança da sua Real Armada sujeitos, que, tendo dado provas da sua intelligencia e prestimo, se considerem habeis para occupar os referidos empregos.

Lisboa 27 de *Março.* A 21 do corrente entrou neste porto a fragata de S. M. *Minerva,* Commandante *Jaime Escarnichea:* e no dia seguinte entrou o bergantim da mesma Senhora *Falcão,* Commandante *João Felix Pereira de Campos.*

Lisboa 31 de *Março.* Por Decreto de 5 de Março de 1798 foi S. M. servida nomear a *João Martiniano d'Oliveira Sousa,* Substituto da Real Academia de Guardas Marinhas, por Len-

te da mesma Real Academia na Cadeira que ficou vaga pelo despacho do Capitão de Fragata *Antonio Pires da Silva Pontes;* e pelo mesmo Decreto foi provido em Substituto *Manoel Pedro de Mello,* Doutor em Mathematica.

Por Decreto de 8, de Março dito foi promovido a Segundo Tenente d'Armada Real *José Vieira,* Mestre dos Pinhaes de *Leiria.*

Por Decreto de 10 de Março dito foi *João Soye Walfer e Oconor* nomeado Secretario da Brigada Real da Marinha, com a graduação de Capitão de Mar e Guerra.

Por Aviso de S. M. de 8, e Portaria do Conselho do Almirantado de 10 de Março do corrente anno, se assentou Praça de Guarda Marinha a *José Manoel de Lima,* filho do Chefe d'Esquadra *José Caetano de Lima,* com a obrigação de não pretender adiantamento sem fazer exame rigoroso, e ser approvado nos estudos ordenados ao Corpo dos Guardas Marinhas.

Lisboa 3 de *Abril.* A 24 sahio deste porto a fragata de S. M. *Minerva,* commandada pelo Chefe de Divisão *Thomaz Stone,* bem como 5 navios *Inglezes,* da Esquadra do Almirante *Jervis.*

Lisboa 6 de *Abril.* Por Aviso de S. M. de 29 de Março de 1798, e numeramento do Conselho do Almirantado de 31 dito, foi nomeado *Antonio Pinto Madeira,* por Sargento de Mar e Guerra, com a clausula de dar conta dos seus estudos todos os annos sob pena de se lhe dar baixa.

Por Despacho do Conselho do Almirantado de 29 de Março de 1798 forão matriculados por Aspirantes a Guardas Marinhas *João Ernesto Cabral de Vasconcellos Teive do Canto,* e *Francisco Maria Xavier.*

Por outro Despacho do Conselho do Almirantado da mesma data, foi admittido por Voluntario da Armada Real *Thomaz José Fernandes.*

Por Portaria do mesmo Conselho de 31 dito assentou Praça de Guarda Marinha *João Vieira d'Abreu e Paiva,* Aspirante, sendo obrigado a dar conta dos seus estudos, antes de

pretender adiantamento. N. B. Talvez se tome por pouco applicavel ao texto do presente capitulo esta noticia das promoções geraes, e particulares da Marinha; porém o motivo principal que lhe dá importancia para aqui figurarem, hé, não só fazer-se apreciar quanto a mesma Arma então era considerada, senão o empenho que havia de tornar distinctos os seus membros, alguns dos quaes merecendo grandes attenções por seus nascimentos, nem por isso erão dispensados de se habilitarem com os estudos estabelecidos, obrigando-se os mais protegidos a fazerem exames *rigorosos* das materias que entravão nos respectivos cursos, impondo-se-lhes o preceito de não pedirem *adiantamento*, sem estarem completamente habilitados.

Lisboa 8 de *Maio*. *Por Decreto de 28 d'Abril*. Segundo Tenente da Armada Real, vencendo, alem do competente soldo, o seu ordenado como Constructor, *Antonio Joaquim d'Oliveira*. Segundo Tenente da Armada Real *Joaquim Gonçalves da Silva*, Primeiro Piloto do Numero.

Por Decreto da mesma data. Foi S. M. servida fazer mercê da Patente Honoraria de Segundo Tenente da Armada Real, a *José Francisco de Sousa*, Mestre da Casa das vélas.

Por Decreto de 11 d'Abril dito. Foi a mesma Senhora servida fazer mercê do Posto de Primeiro Tenente da Armada Real, ao Constructor da Capitanía do Pará *Joaquim Gomes Motta*, vencendo, alem do competente soldo, hum ordenado igual ao de Constructor da *Bahia*.

Lisboa 15 de *Maio*. A 5 do corrente sahio deste porto a Esquadra de S. M., commandada pelo Chefe de Esquadra Marquez de *Niza*, composta das náos *Principe Real*, em que vai o dito Chefe, levando por Capitão de Bandeira, o Chefe de Divisão Marquez de *Puisigur*; *Rainha de Portugal*, Commandante o Chefe de Divisão *Thomaz Stone*; *Meduza*, Commandante o Chefe de Divisão *Antonio José Valente*; da Fragata *Fenis*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Manoel de Jesus Tavares*; e dos Bergantins *Serpente*, Commandante o Capitão Tenente *Manoel Pinto Franco*, e *Caçador*, Commandante o Primeiro Tenente *Antonio Joaquim de Avellar*.

No mesmo dia sahírão para *Marrocos* a Fragata *Thetis*, Commandante o Capitão de Mar e Guerra *José Pedro de Sousa Pereira Leite;* e a Fragata *Tritão,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Luiz d'Abreu Vieira Paiva,* comboiando a Náo da *India, Marquez d'Angeja,* Commandante o Capitão de Mar e Guerra *Antonio Joaquim dos Reis Portugal.*

Lisboa 15 de *Junho. Provimentos Militares para o Real Corpo da Marinha.*

POR DECRETOS DE 23 DE MAIO DE 1798

Primeiros Tenentes. N. B. Dá-se apenas o numero dos promovidos, e não os nomes. 25; Segundos Tenentes, 11.

Lisboa 13 de *Julho.* Por Decreto de 6 de Junho de 1798, em resolução da consulta do conselho do Almirantado de 5 dito, julgando S. M. ser mui conveniente ao seu Real Serviço que os Alumnos das duas Reaes Academias da Marinha, destinados a entrar no Corpo dos Officiaes da Armada Real ou na Classe dos Pilotos da mesma Armada, e Navegação mercantil, sejão instruidos nas manobras dos instrumentos nauticos, e nos calculos das observações Astronomicas uteis á Pilotagem, foi servida ordenar que nenhuns dos referidos Alumnos possão ser admittidos nos navios de Guerra na qualidade de Voluntarios, nem ser propostos para Segundos Tenentes, sem mostrarem approvação legal da sua instrucção nos exercicios praticos do Observatorio Real da Marinha, em cuja frequencia devem adquirir os conhecimentos necessarios.

Lisboa 3 de *Agosto.* Alvará com força de Lei de 30 de Junho de 1798, pelo qual desejando S. M. por todos os modos possiveis ampliar e favorecer aquelles uteis conhecimentos, que tem huma connexão mais immediata, seja com a defensa dos seus Estados, ou com extensão das luzes de que depende o mais exacto conhecimento dos seus Dominios; para poder eleva-los ao melhor estado de cultura, e promover as communicações interiores, assim como favorecer o estabele-

cimento de Manufacturas, que se naturalizem facilmente, achando-se huma situação territorial que mais convenha: e sendo-lhe presente de huma parte a falta que sente a sua Marinha Real e Mercante de boas Cartas Hydrographicas, achando-se na necessidade de comprar as das Nações estrangeiras, e de se servir muitas vezes de algumas, que pela sua incorrecção expõem os Navegantes a gravissimos perigos; e da outra parte reconhecendo-se a necessidade de publicar-se a grande e exacta Carta Geral do Reino, em que tem mandado trabalhar Pessoas de grande merecimento, e que nada tem que invejar, no que se acha já principiado, aos outros estabelecimentos da mesma natureza que existem na *Europa:* e sentindo igualmente a necessidade de fazer gravar para o serviço dos seus Exercitos Cartas Militares, assim como Cartas em que se deliniem as Obras Hydraulicas de Canaes, e outras similhantes: Hé servida crear huma Sociedade Real Maritima, Militar e Geografica para o Desenho, Gravura, e Impressão das Cartas Hydrograficas, Geograficas, e Militares, organisada e composta na fórma declarada nos 7 Artigos do mesmo Alvará. N. B. Esta sociedade foi estabelecida na Sala de Risco do Arsenal da Marinha, da qual já se deo noticia na obra actual.

Lisboa 7 de *Agosto,* S. M. em consideração á chegada do Comboio de *Pernambuco* (que entrou neste porto a 31 do mez passado debaixo da escolta da fragata de guerra *Cysne)* e para bem do commercio, foi servida mandar demorar, e transferir para o dia 10 do corrente mez a partida dos Correios Maritimos.—Para os portos da *Bahia* e *Rio de Janeiro* vai o Correio Maritimo *Alvacora,* Commandante o Primeiro Tenente *Henrique José de Carvalho;* e com derrota pela *Paraiba, Maranhão,* e *Pará* vai o Correio Maritimo o *Voador,* Commandante o Primeiro Tenente *Antonio Garcia Alvares.* As cartas devem ser lançadas no Correio até á meia noite do dia 9.

A mesma Senhora hé servida permittir, em beneficio do commercio, que toda a pessoa que passar dos portos deste

Reino para os Estados do *Brazil, India,* e *Ilhas,* ou voltar dalli para *Portugal,* possa conduzir cartas, levando-as primeiro ao Correio para virem marcadas, e pagando antecipadamente o seu porte: o que se faz público pela Repartição do Correio desta Corte de ordem de S. M., para que chegue á noticia de todos.

Lisboa 21 de *Agosto. Provimentos militares para o Real Corpo da Marinha. Por Decreto de 25 de Junho de 1798,* (N. B. Sem repetir nomes): Hum Chefe de Divisão, dois Capitães Tenentes, dois Primeiros Tenentes, e dois segundos ditos.

Lisboa 24 de *Agosto.* Consta por Cartas de *Moçambique,* que a Curveta *Portugueza Rosarinho,* de que era Mestre *José Domingues,* indo daquelle porto para o *Rio de Janeiro,* com escravatura, fôra aprezada pelo Corsario *Francez* a *Embuscada,* que mandou a sua preza para a Ilha de *França,* tomando o referido Mestre com alguns Cafres marinheiros para o seu bordo, e continuando assim o seu corso, durante o qual tomou o Corsario mais tres embarcações *Portuguezas* das que fazem o Commercio daquella costa, e lançou fogo a huma, que para se salvar encalhou. Com os despojos destas prezas navegava o Corsario para a Ilha de *França,* quando o Mestre *José Domingues,* se ajustou com os seus Cafres para se resgatarem. Com effeito atacárão os *Francezes,* matarão-lhe doze homens, ficárão feridos muitos outros, e levou aquelle Mestre o Corsario aprezado ao porto de *Moçambique.*

Lisboa 28 de *Agosto.* Nos Provimentos Militares annunciados na precedente Gazeta deve ler-se o de *Manoel Jacinto Nogueira da Gama,* que era Capitão Tenente, como promovido a Capitão de Fragata por Decreto de 23 de Julho de 1798: e os dos Segundos Tenentes *José Joaquim Freire,* e *Manoel Tavares da Fonseca,* como promovidos aos ditos Póstos, com a clausula de ficarem as ordens do Inspector da Gravura da Sociedade Real Maritima novamente estabelecida.

Lisboa 1.° de *Setembro.* Alvará de 31 de Julho de 1798, pelo qual hé S. M. servida ampliar o Artigo 4.° do Titulo 7.°

do Regimento do Conselho do Almirantado a respeito do mesmo Conselho, pela maneira seginte: Por cada nomeação de Sargento de Mar e Guerra, 500 réis: por cada Carta de primeiros Pilotos, 2$400 réis: por cada Carta de segundos Pilotos, 2$000 réis: por cada Carta de Aspirantes de Pilotos, 1$600 réis: por cada Carta geral de Pilotos, 2$400 réis: por cada Carta de Pilotos com excepção, 2$000 réis: por cada Carta de Patrões Móres, 1$800 réis: por cada Carta de Pilotos Móres, 800 réis: por cada Carta de Praticos da Barra, 600 réis: por cada Provisão interina de serventia, 500 réis: por cada Matricula ou Verba, 40 réis: por cada Certidão de Patente, Carta, ou Titulo, o mesmo que se leva no Conselho de Guerra: por Certidão de Decretos, Avisos, ou Resolução de Consulta, 480 réis: por cada huma das outras Certidões, 240 réis: por cada Certidão que exceder de huma lauda, 120 réis cada huma; e por cada Provisão de Reforma, 300 réis.

Lisboa 14 de *Setembro*. Combate do Navio *Espada de Ferro* com hum Corsario francez. N. B. Em outra parte d'esta obra, tomo 3.º, pagina 401, se deo já noticia do glorioso combate do navio *Espada de Ferro*, Capitão *João Leite da Luz*, com hum Corsario francez, pelo que, não se repete o seu relatorio, e apenas se indica, para ir seguindo a ordem chronologica dos acontecimentos, cabendo aqui declarar que, na *Gazeta* deste dia vem a descripção do successo, e os premios que S. M. foi servida conceder a quantos concorreram para este glorioso combate, que de certo dará prazer a quem d'elle tiver noticia, e for dotado de huma alma e lhe palpitar hum coração portuguez, como estes que se préza de ter, quem escreve estas patrioticas e honrosas memorias.

Lisboa 18 de *Setembro*. Por Decreto de 10 de Setembro de 1798 foi nomeado Segundo Tenente da Armada Real, com o soldo de Pratico da Carreira do *Pará, Manoel Antonio Pereira*.

Nos dias 9 e 10 do corrente entrou neste porto o Comboio do *Brazil*, composto de 122 navios carregados de differentes generos Coloniaes, debaixo da escolta da Esquadra de

S. M. commandada pelo Chefe de Esquadra *Francisco de Paula Leite*, composta das náos *Vasco da Gama*, e *Princeza da Beira;* e das fragatas *Ulisses, Activo*, e *Carlota*.

Lisboa 16 de *Outubro*. S. M. por sua Real Resolução de 10 de Fevereiro de 1798, tomada em Consulta do Conselho do Almirantado de 9 do mesmo mez, foi servida ordenar que os Uniformes dos Officiaes Pilotos, primeiros e segundos, e Aspirantes de Pilotos, sejão da maneira seguinte: Casaca azul com bandas, canhão redondo, e gola virada; vestia branca, calção azul, e botões de latão amarello, com huma esfera armillar. Os Officiaes Pilotos serão entre si distinguidos, os primeiros com dous galões circulando a gola, os segundos com hum galão, e os Aspirantes de Pilotos sem nenhum. O padrão do galão deve ser o dos fraques azues dos Segundos Tenentes. E todos poderão usar de galão no chapéo e o laço; mas não de fiador na espada.

Lisboa 19 de *Outubro*. Por Decreto de 22 de Setembro de 1798, foi S. M. servida nomear Primeiro Tenente da Brigada Real da Marinha, para servir debaixo das Ordens do Director Geral do Desenho, a *Antonio José Rodrigues*.

S. M., por Aviso de 12 de Outubro de 1798, mandou que o Conselho do Almirantado fizesse dar a divisa de Artilheiros Marinheiros da Brigada Real da Marinha á Marinhagem da náo de viagem *Nossa Senhora da Conceição e Santo Antonio*, vinda da *India*, dispensando-a de servir por ora na Esquadra; e isto por ter ella defendido a dita náo, do acommetimento de huma fragata *Franceza*.

Lisboa 23 de *Outubro*. *Provimentos Militares. Por Decreto de 19 de Outubro de 1798. Para a Armada Real.* (N. B. não se declárão os nomes dos promovidos, dando-se apenas o numero d'elles, que hé o essencial á demonstração de quanto se tinha em vista o augmento da Marinha.) Hum chefe de Divisão, hum Capitão Tenente, treze Primeiros Tenentes, e vinte segundos ditos.

Lisboa 9 de *Novembro*. A 4 do presente entrou neste porto a fragata de S. M. a *Fenis*, vinda das Ilhas dos *Açores*.

comboiando os navios da Praça. No transito das Ilhas para aqui encontrou a mesma fragata, e aprezou hum corsario *Francez*, denominado a *Victoria*, de 10 peças, que já tinha tomado dous navios do dito comboio, hum dos quaes foi represado pela nosso fragata, mas o outro pôde escapar á vigilancia do seu Commandante.

Lisboa 10 de *Novembro*. O Primeiro Tenente da Armada *Antonio Garcia Alvares*, por quem era commandado o Paquete Maritimo *Voador*, que sahira de *Lisboa* em 11 de Agosto, passado para o *Pará*, *Maranhão*, e *Pernambuco*, escreve de *Angouleme*, com data de 21 de Setembro, que em 19 de Agosto fora tomado pelas fragatas *Francezas Regenerée*, e *Virtude*, de 44 peças cada huma, as quaes o conduzirão e a sua equipagem, prisioneiros a *Rochefort*; o dito Commandante porém, antes de se render, lançou ao mar as malas. (N. B. Deste successo já se deo noticia em outro logar.)

Lisboa 16 de *Novembro*. Por Decreto de 19 de Outubro de 1798 foi S. M. servida nomear para Membros da Sociedade Real Maritima, Militar, e Geographica os Tenentes Generaes *Bartholomeu da Costa*, *João de Ordaz e Queirós*, *Gonçalo Lourenço Botelho de Castro*. Os Brigadeiros do Real Corpo de Engenheiros: *Luiz Candido Cordeiro Pinheiro Furtado*, *José de Sande de Vasconcellos*. Os Coroneis do mesmo Real Corpo: *Reinaldo Oudinot*, o Conde de *Robien*, *Francisco de Alincourt*. Os Tenentes Coroneis do mesmo: *José Antonio Raposo*, *Ricardo Luiz Antonio Raposo*, *José Champalimaud de Nossane*, *José Carlos Mardel*. Os Sargentos Móres do mesmo: *Joaquim de Oliveira*, *Henrique Niomeyer*, *José Auffdiener*. Os Capitães do mesmo: *Francisco Antonio Raposo*, *Carlos Frederico Bernardo de Caula*, *Pedro Folk*, *Luiz Gomes de Carvalho*, *João Manoel da Silva*. O primeiro Tenente do mesmo, *Custodio José Gomes de Villasboas*. O Coronel d'Artilheria *Antonio Teixeira Rebello*. O Tenente Coronel de Cavallaria *Marquez de Marialva*, *D. Pedro*, e o Capitão d'Artilheria *Ayres Pinto de Sousa*. (N. B. Quando se deo noticia da creação desta Sociedade Real, se disse, que os Lentes das duas

Academias da Marinha, e da Academia dos Guardas Marinhas, bem como os da Academia de Fortificação, érão membros natos d'ella).

Lisboa 8 de *Dezembro*. S. M. por sua Real Resolução de 17 de Outubro de 1798, tomada em Consulta do Conselho do Almirantado de 10 do mesmo mez, tendo attenção ao que lhe representou o mesmo Conselho, e querendo continuar os effeitos da sua Real Benignidade para com os Alumnos da Real Academia da Marinha, houve por bem permittir, que, além dos premios já estabelecidos pela sua Regia Carta de 5 de Agosto de 1779, sejão admittidos por Aspirantes de Pilotos, com o seu competente vencimento, trinta daquelles Alumnos, que sendo approvados no curso do primeiro anno, passarem ao segundo com o destino de servirem na Armada Real, os quaes continuarão a ser considerados como taes Aspirantes de Pilotos emquanto pela sua assidua applicação, e progressos nos seus estudos se fizerem dignos daquella Graça: o que deverão fazer constar por Certidão do seu respectivo Lente na Real Junta da Fazenda da Marinha, para que lhes sejão abonados os seus vencimentos.

Lisboa 22 de *Dezembro*. No dia 6 do corrente deo á costa junto á *Villa do Conde*, o bergantim de guerra *Dragão*, tendo-se perdido o seu Commandante, o segundo Official de Marinha, o Capellão, e alguma gente mais da equipagem. Annunciando-se ao nosso Augusto Principe este successo, e que quasi tudo o que era da Fazenda Real se tinha salvado, e que só havia a perda do habil Commandante, e mais pessoas da equipagem que fosse digna de lastima, o mesmo Augusto Senhor, sem hesitar, respondeo que antes se houvesse perdido toda a sua Real Fazenda, do que tão habeis Officiaes, e Vassallos, que érão aos seus olhos de hum valor inestimavel. Este dito he huma verdadeira pintura da humanidade, e das incomparaveis virtudes que ornão a grande Alma deste Principe, o Idolo dos seus Povos, e a quem *Portugal* deve a sua actual felicidade no meio da quasi universal desgraça da *Europa*.

XVI

SUCCESSOS DO ANNO DE 1799

Lisboa 4 de *Janeiro* de 1799. Por Decreto de 25 de Outubro de 1798 fez S. M. mercê a *Francisco de Paula Travassos*, Collegial do Collegio das Ordens Militares, e Lente Substituto de Mathematica da Universidade de *Coimbra*, de o nomear por Lente Substituto Extraordinario das duas Academias da Marinha, e de Guardas Marinhas, com a obrigação de assistir no Observatorio da mesma Academia, e encargo de ser destinado a huma Aula de Hydrodinamica, quando se haja de estabelecer, vencendo 400$000 réis por anno.

Por Decreto de 19 de Novembro dito, em Resolução de Consulta do Conselho do Almirantado, foi a mesma Senhora servida promover o primeiro Tenente da Armada Real *Joaquim José da Silva* a Capitão Tenente da mesma Armada.

Por Decreto de 21 do dito, em Resolução de Consulta do Conselho do Almirantado, fez a mesma Senhora mercê ao Chefe de Esquadra *Antonio José de Oliveira*, Conselheiro supranumerario do Conselho do Almirantado, de o nomear Conselheiro do mesmo Conselho, no logar vago por fallecimento de *José Sanches de Brito*.

Lisboa 5 de *Janeiro*. No dia 22 do mez passado se installou a Sociedade Real Maritima e Hydrografica, e deo principio aos seus trabalhos, de que a nação *Portugueza* espera os melhores fructos, fazendo-lhe Sua Alteza Real o Principe nosso

Senhor, seu Augusto Fundador, a honra de assistir a esta primeira Sessão e dignando-se dar assim hum publico testemunho das suas luzes, e favor a hum Estabelecimento, que hé creação do mesmo Augusto Senhor. Nesta primeira Sessão, depois de ler-se o Alvará da creação da Sociedade, expoz o Ministro d'Estado da Repartição da Marinha as intenções de Sua Alteza Real, fundando esta nova Sociedade litteraria, e mui succintamente renovou a memoria de todos os grandes Estabelecimentos, que Sua Alteza Real tem creado no tempo da sua Regencia, e todas as grandes Resoluções politicas do mesmo Augusto Senhor, a que *Portugal* deve a sua actual prosperidade. Leo tambem depois o Professor *José Maria d'Antas* outro douto Discurso sobre os trabalhos, que se havião feito antes da creação da Sociedade, e terminou a Sessão com a escolha do Secretario, para que foi nomeado o Professor *Francisco de Paula Travassos,* sendo proposto pelo Presidente, que hé o Ex.mo Marquez Mordomo Mór Ministro d'Estado da Fazenda. Depois de terminada a Sessão, teve a honra de apresentar a Sua Alteza Real o Professor *Ciera* os trabalhos grandes e luminosos com que tem adiantado a Carta do Reino, de que está encarregado, e de que já se acha determinada huma grande serie de triangulos. Teve tambem a honra de apresentar a Sua Alteza Real Mr. *Dupin* os bellos Desenhos de alguns Instrumentos que se hão de construir para maior facilidade, e exacção das Cartas que se hão de abrir.

Lisboa 29 de *Janeiro. Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decreto de 29 de Novembro de 1798.* Primeiro Tenente *Manoel de Jesus Morão,* Segundo Tenente.

Por Decreto de 12 de Dezembro dito. Primeiro Tenente *Antonio Caetano de Sequeira Serio,* Segundo Tenente.

Por Decreto de 17 dito. Primeiro Tenente aggregado á Brigada Real de Marinha *Maria Carlos Theodoro Damoiseau.* Capitão d'Artilheria d'*Estremoz,* com soldo dobrado pelo trabalho de exercicio nas Ephemerides Nauticas e Partidistas do Observatorio da Marinha.

Por Decreto de 19 dito. Segundo tenente, *Joaquim Manoel Mendes*, primeiro Piloto que foi da fragata de S. M. *Golfinho.*

Por Decreto de 22 dito. Segundo Tenente, *Feliciano Antonio de Mattos,* Piloto.

Confirmado na Patente de Capitão de Mar e Guerra graduado da Marinha de *Goa, Manoel Correia da Silva e Gama.*

Lisboa 15 de *Fevereiro.* Entre a fragata de S. M. *Andorinha,* e huma fragata *Franceza* houve ultimamente hum combate, cuja relação hé a seguinte: (N. B. Esta relação, e os despachos dados em consequencia do mesmo combate, ao Commandante e Officiaes da referida fragata, já forão mencionados no tomo segundo dos *Quadros Navaes,* e apenas aqui se indicam para não alterar a ordem chronologica das noticias que devem incluir-se na Decada de 1790, a 1800 que faz a parte principal do quarto volume, para servirem de demonstração do apreço, em que o Regente, então Principe do Brazil, tinha a Marinha d'este paiz, e quanto se empenhava por engrandece-la e dar-lhe lustre, como ao diante se verá.)

O relatorio termina assim:

«Tal hé a relação do successo; e S. M. querendo mostrar o seu Real Agrado, e recompensar a valorosa conducta do commandante *Crawford Duncan,* Officiaes, e Equipagem da fragata *Andorinha,* que tão gloriosamente se baterão por huma hora em distancia de tiro de pistola com huma fragata *Franceza* de superior força, que se rendeo, e arreou bandeira, mas que depois fugio, faltando á fé de prisioneira de guerra: Foi servido premiar com o posto de accesso ao Commandante, e a todos os mais officiaes, que se acharão n'este glorioso combate; com tres mezes de soldo em gratificação aos que ficarão feridos, e com hum mez de soldo ao resto da Equipagem.»

Lisboa 26 de *Fevereiro. Provimentos militares para a Armada Real. Por Decreto de 12 de Dezembro de 1798.* (N. B. Dão-se apenas o numero, e patentes dos promovidos, como anteriormente se tem feito, por não ser necessario mais nada á demonstração em vista). Hum Capitão Tenente, hum Primeiro dito, e hum Segundo Tenente.

Lisboa 16 de *Maio. Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decretos de 20 de Fevereiro de 1799, de 21 dito, de 23, de 26.* (N. B. Como acima): Tres Chefes de Divisão para a Marinha de Goa, hum primeiro e hum Segundo Tenentes para a Brigada Real da Marinha.

Lisboa 30 d'*Abril. Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decretos de 29 de Novembro, e 12 de Fevereiro de 1799.* (Como acima): Cinco Segundos Tenentes para a Armada Real, e hum dito para a Brigada.

Lisboa 14 de *Maio. Provimentos Militares. Por Decreto de 20 d'Abril de 1799. Segundos Tenentes da Armada Real 22.* (N. B. Dão-se apenas, como acima, os postos e o numero dos promovidos.)

Lisboa 24 de *Maio.* Com data de 29 de Abril de 1799 baixou ao Conselho do Almirantado hum Decreto, pelo qual considerando S. M. o muito que importa ao seu Real serviço que a Brigada Real da Marinha tenha sempre o numero de praças de soldados, que pela Lei da sua creação foi servida ordenar; e convindo igualmente que se fixem e estabeleção os Districtos donde a mesma Real Brigada tenha as recrutas, que lhe sejão necessarias, determina que os Districtos nomeados em huma Relação, junta ao mesmo Decreto, os quaes antes pertencião aos dous Regimentos da Armada, fiquem privativamente pertencendo para o dito recrutamento.

E por outro Decreto, expedido na mesma data ao Intendente Geral da Policia, lhe ordena a mesma Senhora que proceda immediatamente a huma exacta resenha e numeração do todos os fogos e almas dos Districtos que ficão privativamente pertencendo para o recrutamento da Brigada Real da Marinha acima referida; devendo o mesmo Magistrado estabelecer a ordem com que as respectivas Freguezias terão de contribuir para o recrutamento, dando huma recruta por cada cem almas, logo que estas lhe sejão pedidas, não devendo contribuir humas Freguezias, sem que todas hajão successivamente pelo seu turno dado a recruta, que lhe competir: e ficará outrosim obrigada cada huma das mesmas

Freguezias a fornecer extraordinariamente outra recruta por aquella, que desertar, a fim de que se interessem em fazer boas escolhas, e vigiem que as recrutas que derem, não desertem.

Lisboa 25 de *Janeiro*. Ao Conselho do Almirantado baixou hum Decreto, em data de 27 de Maio de 1799, pelo qual S. M. tendo consideração á necessidade que ha presentemente de conservar hum grande Armamento Naval, tanto para a defensa do porto de *Lisboa*, como para a segurança do commercio em beneficio dos seus fieis Vassallos, foi servida ordenar que, durante a guerra actual, se augmentem 20 praças supranumerarias em cada huma das Companhias da primeira Divisão da Real Brigada da Marinha.

Lisboa 16 de *Junho*. A 7 do corrente entrarão neste porto a fragata de S. M. *S. João Principe*, e o bergantim de guerra *Lebre*, trazendo debaixo do seu comboio 62 navios, vindos 21 da *Bahia*, e 41 de *Pernambuco*, inclusos 5 destinados para o *Porto*, todos carregados de diversos generos coloniaes.

Lisboa 20 de *Julho*. *Provimentos Militares. Por Decreto de 17 de Junho de 1799.* Segundos Tenentes aggregados á Brigada Real da Marinha, para servirem debaixo das ordens do Director Geral dos Desenhadores da Sociedade Real Maritima, *João José de Abreu Lima*, Alferes de Infanteria de *Penamacor*, e *Manoel José Soares Barbosa Dantas Brandão*, Alferes do Regimento de *Lencastre*.

Lisboa 23 de *Julho*. Por Decreto de 7 de Maio de 1799 foi S. M. servida por graça especial, que não servirá de exemplo, promover ao Posto de Segundo Tenente da Armada Real a *D. José Thomaz de Menezes*, Guarda Marinha, com a clausula de não contar antiguidade senão depois que tiver feito os seus exames, e mostrado ter todos os conhecimentos praticos e theoricos de hum Official de Marinha.

O Principe N. S. houve por bem expedir o seguinte Decreto:

«Tendo consideração a que em virtude das Leis fundamen-

taes da Monarchia *Portugueza* todos os Direitos da Soberania se devolverão na Minha Pessoa, por occasião da funesta, verificada, e assás notoria enfermidade, que infelizmente poz a Rainha Minha Senhora e Mãi na impossibilidade de os continuar a exercer; e achando-me pela dilatada experiencia de sete annos, em que o cuidado e assistencia dos Medicos mais acreditados tem sido inteiramente inuteis: convencido de que a mesma enfermidade, humanamente fallando, se deve reputar insanavel, me pareceo que nas actuaes circumstancias dos Negocios Publicos, assim pelo que respeita ás relações externas, como á Administração interna do Reino, o bem dos meus Fieis Vassallos *Portuguezes*, e o Meu Pessoal Decôro, se achão igualmente interessados, em que Eu, revogando o Meu Decreto de 10 de Fevereiro de 1792, o qual sómente Me foi dictado pelos sentimentos de respeito e amor Filial, de que sempre desejo dar á Rainha Minha Senhora e Mãi as mais exuberantes provas, continúe de hoje em diante o Governo destes Reinos, e seus Dominios, debaixo do Meu Proprio Nome, e Suprema Authoridade: Pelo que sem separarme dos expressados sentimentos, mas reconhecendo que elles de sua natureza devem ser subordinados ao bem dos Povos, e ao Decóro da Soberania; tenho resolvido, que da data do presente Decreto em diante, todas as Leis, Alvarás, Decretos, Resoluções, e Ordens, que deverião ser expedidos em Nome da Rainha Minha Senhora e Mãi, se Ella se achasse effectivamente governando esta Monarquia, sejão lavrados e expedidos em Meu Nome, como Principe Regente que sou, durante o seu actual impedimento e que similhantemente sejão a Mim expressamente dirigidas todas as Consultas, Requerimentos, Súpplicas, e Representações, que para o futuro houverem de subir á Minha Presença.=*José de Seabra da Silva*, do Conselho de Estado, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reino, o tenha assim entendido, e faça executar, expedindo este por cópia ás partes a que tocar.=Palacio de *Quéluz* em 15 de Julho de 1799.»

Com a Rubrica do Principe nosso Senhor.

A 15 do corrente entrárão neste porto a não de S. M. *Maria Primeira*, e os bergantins de guerra *Diligente* e *Santo Antonio Paquete*, trazendo debaixo do seu comboio 49 navios vindos da *Bahia* e do *Rio de Janeiro*, inclusos 18 destinados para o *Porto*, carregados todos de diversos generos para ambas as Praças.

Lisboa 26 de *Julho*. *Provimentos Militares. Por Decretos de 24 de Junho de 1799.* Chefes de Esquadra effectivos: *Joaquim Francisco de Mello e Povoas*, Chefe de Esquadra graduado, e nomeado Deputado supranumerario do Conselho do Almirantado, sem vencimento de ordenado em quanto não for effectivo. *Paulo José da Silva Gama*, e *Joaquim José dos Santos Cassão*, Chefes de Esquadra graduados.

Lisboa 30 de *Julho*. A 12 do corrente entrárão neste porto as fragatas de S. M. *Golfinho*, *Victoria e Princeza da Beira*, e as charruas *Aguia* e *Augusta*, trazendo debaixo do seu comboio 23 navios vindos do *Pará* e *Maranhão* com diversos generos para esta Praça.

Lisboa 10 d'*Agosto*. *Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decretos de 6 de Julho de 1799, e 9 dito.* (N. B. Sem mais referir nomes, dão-se os postos e numero dos promovidos). Hum Major para a Brigada Real da Marinha, hum Capitão Tenente, e tres Segundos Tenentes para a Armada.

Lisboa 20 d'*Agosto*. *Relação dos Officiaes da Armada Real, que por motivo da gloriosa expedição de* Tripoli *forão promovidos por Decreto de 27 de Julho de 1799.* (N. B. Com o titulo *A paz de Tripoli* se publicou já no tomo 1.º dos *Quadros Navaes* a narração deste successo, e a promoção a que elle deo logar, e agora apenas aqui juntaremos o numero e postos dos agraciados para os incluir chronologicamente entre os despachados na década que faz o objecto deste volume): Hum Capitão de Mar e Guerra, dois Capitães de Fragata, quatro Capitães Tenentes, sete Primeiros Tenentes, e seis Segundos Tenentes.

Pela Administração do Correio Maritimo desta Côrte se faz publico, que para as Ilhas dos Açores está destinada a partir

no dia 5 de Setembro proximo a fragata *Fenix*, dando comboio para a Ilha *Terceira* aos navios.

Lisboa 7 de *Setembro*. Com data de 29 de Julho de 1799 se afixou aqui hum Edital, por onde o Principe Regente nosso Senhor, ampliando o Decreto de 14 de Setembro de 1798 pelas Resoluções de 9 de Fevereiro, e 6 de Julho seguintes dirigidas ao Tribunal Supremo da Real Junta do Commercio, foi servido declarar, que a gratificação de hum e meio por cento concedida no mesmo Decreto ás Tripulações, que se defendessem valorosamente do inimigo, competisse a todos os navios mercantes armados, ou não armados em guerra, e não comboiados; comtanto que mostrassem no mesmo Tribunal ter havido ataque, e resistencia acompanhada de feliz successo: que para aquella gratificação contribuisse o valor da carga, e o do navio com o do massame, e fretes, avaliado tudo por Louvados da nomeação das partes, os quaes buscarão o valor médio de todas estas cousas ao tempo de chegar o navio ao porto, depois do combate: devendo o Tribunal corrigir qualquer discordia dos Louvados, a fim de que as avaliações sejão sempre favoraveis ao commercio: ficando outrosim ao arbitrio do Tribunal estabelecer hum methodo simples para a arrecadação e repartição da contribuição por meio d'hum Magistrado intelligente, e activo na execução das Reaes Ordens; e que a distribuição do premio seja em proporção com os salarios das equipagens, devendo succeder nella o herdeiro, ou herdeiros de qualquer dos combatentes que morrer.

Lisboa 1 d'*Outubro*. A 21 do mez passado entrárão neste porto a náo de guerra *Meduza*, e fragata de guerra a *Amazona*, trazendo debaixo da sua escolta o Comboio do *Rio de Janeiro*, composto de 30 embarcações carregadas de diversos generos coloniaes.

Lisboa 29 d'*Outubro*. Por Decreto de 8 d'Agosto de 1799 foi o Principe N. S. servido nomear para Conselheiro supranumerario do Conselho do Administrado, o Chefe de Esquadra *Manoel da Cunha Souto-Maior*.

Lisboa 19 de *Novembro*. *Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decretos de 18 d'Outubro de 1799.* Capitão Tenente *José de Santa Rita*, em attenção ao zêlo e actividade com que tem servido no Arsenal de Marinha.

Segundo Tenente, *D. Gastão Fausto da Camara.*

Lisboa 22 de *Novembro*. O Principe Regente N. S., por sua Real Resolução de 25 de Maio de 1799, tomada em Consulta da Real Junta da Fazenda da Marinha de 15 do mesmo mez, houve por bem ordenar que prosiga a dita Real Junta a vigiar sobre o augmento dos Pinhaes, para que se semeiem e cultivem pinheiros nos logares donde regularmente se cortão, assim nos Pinhaes da Corôa, como dos Particulares, ficando sujeitos á sua Jurisdição os mesmos Pinhaes, e sitios baldios vizinhos a praias, e rios navegaveis ao mar: e que o mesmo Tribunal procure, por meio de compras ou aforamentos, incorporar na Coroa os Pinhaes da Camara de *Leiria*, os da Universidade de *Coimbra*, e os que se achão vizinhos ás margens do Tejo: e que, fazendo-os tombar, os sujeite a huma vigorosa, exacta e economica administração, estabelecendo a sua perfeita guarda, o seu augmento por meio de sementeiras annuaes, os seus córtes regulares com a creação de fornos de alcatrão e breu, e fixando hum inalteravel systema, por onde mensalmente se possa ver o fructo das providencias dadas por S. A. R. a este respeito.

Lisboa 23 de *Novembro*. Por Decreto de 29 de junho de 1799, o Principe Regente N. S. foi servido nomear o sargento Mór do Real Corpo de Engenheiros *Faustino Sallustiano da Costa e Sá* por Membro da Sociedade Real Maritima, Militar e Geografica, na Classe dos Hydrografos.

Lisboa 30 de *Novembro*. Com data de 7 de Setembro de 1799 baixou ao Conselho do Almirantado hum Decreto, pelo qual, tendo em consideração o Principe Regente N. S. a faustissima occasião do seu Real Decreto de 15 de Julho do presente anno, e desejando corresponder com os effeitos da sua Real Benignidade no que póde ser compativel com a Justiça, ao amor que todos os Vassallos *Portuguezes* têem manifestado

ao seu Real Serviço nas demonstrações com que applaudirão o motivo do dito Real Decreto, foi servido fazer mercê aos soldados da Brigada Real da Marinha de lhes perdoar a primeira Deserção para dentro ou para fóra dos seus Reinos, restituindo-se elles á dita Brigada no tempo de seis mezes contados da publicação d'este Decreto.

Lisboa 24 de *Dezembro. Provimentos Militares. Por Decreto de 20 de Novembro de 1799.* Primeiro Tenente da Armada Real *José Domingues,* que exercitava o mesmo Posto na Marinha de Goa.

Segundo Tenente, *Joaquim José Palmeiro,* Guarda Marinha.

XVII

SUCCESSOS DO ANNO DE 1800

Lisboa 10 de *Janeiro* de 1800. *Provimentos Militares. Para o Real Corpo da Marinha. Por Decreto de 11 de Dezembro de 1799.* Reintegrado no Posto de Capitão de Mar e Guerra, Herculano José de Barros.

Por Decreto de 18 de Dezembro dito. Chefe de Divisão effectivo, *José Maria de Medeiros,* dando-se-lhe por acabado o exercicio de Intendente da Marinha da Capitania do *Pará.*

Capitão de Fragata, com o emprego de Intendente da Marinha do Pará, *José Joaquim Victorio,* Sargento Mór Engenheiro.

Lisboa 21 de *Janeiro.* Com data de 8 do corrente fez publico o Conselho do Almirantado que o Principe Regente N. S., attendendo á Proposta, que o mesmo Conselho poz em Consulta na sua Real Presença, foi servido resolver em 11 de Dezembro de 1799, que se alterassem os Estatutos da Academia dos Guardas Marinhas nos Artigos V, e XVI da Admissão e Promoção dos Discipulos, mandando que se observe de hoje em diante o seguinte: *Primo:* Que o Curso Mathematico seja o mesmo e as suas materias divididas pelos annos, em que se achão estabelecidas na Real Academia da Marinha: *Secundo:* Que o anno de embarque, que os Guardas Marinhas érão obrigados a fazer no fim do Curso do primeiro anno, passando logo de Aspirantes a Guardas Marinhas, seja transferido

para o fazerem findo todo o Curso Mathematico, e não devendo ser promovidos a Segundos Tenentes sem terem feito os embarques, e satisfazerem ás mais condições que Sua Alteza Real foi servido impor aos Voluntarios da Real Academia da Marinha, pelo seu Alvará de 20 de Maio de 1796.

Lisboa 4 de *Fevereiro*. Ao Conselho do Almirantado baixou hum Decreto, em data de 14 de Dezembro de 1799, pelo qual o Principe Regente N. S., attendendo ao grande numero de Discipulos, que concorrem a matricular-se no primeiro anno do Curso Mathematico da Academia Real da Marinha, para a instrucção dos quaes não póde ser sufficiente hum só Lente, foi servido determinar, que em todos os annos, que concorrer hum grande numero, se congreguem todos os Lentes da dita Academia, e regulem pelo modo mais conveniente a separação dos Discipulos em duas Classes, ficando a primeira a cargo do Lente Proprietario, e a segunda a cargo do Substituto, a quem pertencer por seu turno; e ao qual por este assiduo trabalho determina se iguale o Ordenado com o do referido Proprietario naquelle anno sómente, em que reger Cadeira. E attendendo outrosim a que muitos destes Discipulos, ou por falta de capacidade, ou da necessaria applicação, perdem o tempo na Academia sem fruto, que podem tirar de outras applicações, foi o mesmo Senhor igualmente servido ordenar, que logo que no primeiro anno se findar a explicação de Arithmetica, se examinem todos os Discipulos pelo Lente Proprietario, e por dous Substitutos, que estiverem sem exercicio, fazendo-se estes exames de maneira, que se não interrompa o curso diario das lições; e todos os que forem reprovados, e os que sem justa causa não concorrerem ao exame no dia que lhes for assignalado, serão irremissivelmente excluidos da Academia, e não poderão mais frequentar a Aula do primeiro anno até ao novo Curso, ou concorrer a qualquer das outras, para se evitar a perturbação, que nellas necessariamente causão ouvintes, que não podem entender, nem aproveitar-se do que se explica: ficando a cargo dos respectivos Lentes o darem por escripto ao Intendente

Geral da Policia os nomes dos que se oppozerem a esta Disposição para serem reputados por vadios.

Lisboa 8 de *Fevereiro*. Havendo-se formado hum Conselho de Guerra, presidido pelo Vice-Almirante *José de Sousa Castello-Branco*, sobre a conducta do Chefe de Divisão *Matheus Pereira de Campos*, no ultimo Comboio que deo aos Navios *Inglezes*, que sahírão do porto de *Lisboa* para *Inglaterra*, proferio elle huma Sentença, em data de 19 de Dezembro de 1799, cuja substancia he a seguinte:

«Vendo-se neste Conselho de Guerra o Processo-Verbal, que em observancia das Ordens de Sua Alteza Real se manda fazer ao Chefe de Divisão *Matheus Pereira de Campos*, como Commandante da Fragata *Carlota*, para averiguação da conducta com que se houve nesta ultima commissão de que foi encarregado. Devassa que em observancia das mesmas Reaes Ordens tirou o Auditor Geral da Marinha para averiguação da mesma conducta, Interrogatorios feitos neste mesmo Conselho ao referido Chefe, etc. Mostra-se que sahindo o dito Chefe de Divisão deste Porto no dia nove de Setembro do presente anno com ordem de comboiar os Navios *Inglezes*, que neste Porto se achavão, para *Falmouth*, levou o mesmo Comboio sem novidade alguma até á altura de quarenta e oito gráos e meio; e chegando áquella altura no dia 20 do mesmo mez, largárão a horas do meio dia os Navios, que se destinavão para *Bristol* e *Irlanda*, as suas Bandeiras, signal de se quererem retirar do Comboio, que até ali tinhão recebido; e largando a Fragata tambem a sua Bandeira em signal de concessão, se retirarão então os ditos Navios para Barlavento, continuando a Fragata o seu rumo para *Falmouth* com outros, que se destinávão para aquelle Porto; e das 4 para as 5 horas da tarde, vendo-se vir aquelles mesmos Navios em cheio para a Fragata, fez logo o mesmo Chefe signal a hum Bergantim mercante do mesmo Comboio, bastantemente veleiro, de ir ao encontro dos Navios a saber o motivo da sua arribada, pondo-se ao mesmo tempo com a Gavea atravessada; e vendo vir depois o mesmo Bergantim tambem em cheio, e dar

dous tiros de peça, marchou o mesmo Chefe com força de véla ao seu encontro; e fallando perto da noite, lhe deo parte que os Navios fugião de huma embarcação *Franceza*, que se via a barlavento em distancia de duas para tres leguas; e que a Barlavento d'esta se achava huma embarcação, que suppunha já tomada: seguindo-se em consequencia desta noticia fazer o mesmo Chefe sinal de pôr o Comboio á capa com a amura a bombordo, fazendo ao mesmo tempo signal de reunir, manobra que o mesmo Chefe nos seus Interrogatorios confessa ter feito, por ser a unica que as suas circumstancias lhe permittião: não se podendo assim julgar que o mesmo Chefe faltasse aos deveres de hum habil Official, por não ir em cima do mesmo Corsario, e do Navio, que se suppunha tomado: pois sendo o vento ponteiro para a Fragata, e achando-se esta sem outra alguma embarcação de guerra, não podia dar caça, sem expor os Navios que lhe restavão, e os que se lhe vinhão incorporando, muito principalmente mettendo-se já a noite, e achando-se tão perto das costas de *França;* obstando-lhe finalmente a disposição do Alvará de 9 de Maio de 1797, que prohibe aos Commandantes dos Comboios darem caça em similhantes circumstancias. Por tanto se assentou uniformemente que o Chefe de Divisão *Matheus Pereira de Campos,* em a manobra que nas circumstancias referidas fez, se portou como hum habil Official, e cumprio com quanto a Lei, a prudencia, e a segurança do mesmo Comboio delle exigião: e por tanto o julgão isento de toda e qualquer culpa.

SENTENÇA DO CONSELHO DE JUSTIÇA DO ALMIRANTADO SOBRE O MESMO OBJECTO

Tomando o Conselho de Justiça em muita consideração os motivos que derão causa a proceder-se contra o Chefe de Divisão *Matheus Pereira de Campos,* espalhando-se nas vozes do Publico que elle na commissão de que foi encarregado pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha, não encheo as obrigações indispensaveis a hum Official activo, pru-

dente, e honrado, e que o fazião merecedor de hum exemplar castigo, e responsavel a todo o Corpo da Marinha, da causa que tem merecido; e vendo-se pela Devassa a que se mandou proceder pelo Auditor da Marinha, que aquellas vozes do Publico não têem fundamento, e que elle na commissão de que foi encarregado, fez tudo o que podia e devia fazer hum habil e prudente Commandante, e que não podia dar caça áquella embarcação que se vio ao longe, e disse *Franceza*, sem arriscar algum dos Navios do seu Comboio, e quebrantar a lei que lho prohibia: Nestas considerações provadas pela Devassa appensa, confirmão a Sentença do Conselho de Guerra que o julgou sem culpa. *Lisboa*, 10 de Janeiro de 1800. *Com seis Rubricas.*

Lisboa 21 de *Fevereiro*. Por Decreto de 25 de Janeiro de 1800, foi o Principe Regente N. S. servido promover ao Posto de primeiro Tenente da Armada Real o segundo Tenente *Antonio Maria de Maris Sarmento Gustavo Bardorff*.

Lisboa 21 de *Março*. *Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decreto de 6 de Fevereiro de 1800.* Chefe de Divisão da Marinha de *Gôa*, com o Governo de *Macáo*, mas sem vencimento de soldo de Chefe de Divisão, em quanto exercer o dito Governo, *Caetano de Sousa Pereira*, Capitão de Mar e Guerra da mesma Marinha.

Por Decreto dito. Capitão de Mar e Guerra, em attenção aos conhecimentos e luzes que tem das Sciencias Navaes, o Conde de la *Bourdonnaye de Montluc*.

Lisboa 11 de *Abril*. Alvará de 10 de Março de 1800, pelo qual o Principe Regente N. S. ampliando a disposição do Alvará de 19 de Setembro de 1761, ha por bem declarar, em utilidade da Navegação, que os escravos pretos, ou pardos, que vierem ao Porto de *Lisboa*, e aos mais destes Reinos, em serviço dos navios de commercio, ou sejão escravos dos donos das mesmas embarcações, ou das pessoas que andão a bordo dellas, ou de quaesquer outros individuos residentes no *ultramar*, que os queirão trazer a ganho, de nenhum mo-

do se devem entender comprehendidos n'aquelle Alvará, a fim de se reputarem livres, com tanto que sejão matriculados nas Listas das equipagens dos mencionados navios, e que finalmente voltem nas embarcações em que vierem, ou em quaesquer outras, para os Portos d'onde sahírão, sem que por titulo algum se estabeleção e fiquem demorando no Reino em estado de escravidão.

Lisboa 19 d'*Abril*. Por Decreto de 12 de Fevereiro de 1800 foi o Principe Regente N. S. servido nomear o Chefe de Divisão *José Joaquim Ribeiro* por Inspector do Arsenal Real da Marinha, e Deputado da Junta da Fazenda da mesma Repartição, com a declaração que será Conselheiro do Almirantado, e tomará assento no Conselho logo que seja promovido ao Posto de Chefe d'Esquadra, e que se ache vago algum lugar do mesmo Conselho.

Por Decreto da mesma data foi S. A. R. servido nomear o Capitão de Fragata *José de Santa Rita* por primeiro Ajudante do Inspector do Arsenal Real da Marinha, e o Capitão Tenente *Manoel de Sousa Ferreira* por segundo Ajudante do mesmo Inspector, com os mesmos soldos e prerogativas que tinhão os que antes exercião estes lugares.

Lisboa 3 de *Maio*. Alvará de 17 de Março de 1800, pelo qual o Principe Regente N. S., considerando as graves despezas, que nas presentes circumstancias se fazião com os comboios, e a necessidade indispensavel que havia de impôr algum novo direito ou contribuição para lhes ser applicada; e havendo conhecido que a duração da guerra na *Europa*, fazendo indispensavel o dar sufficientes comboios para facilitar o commercio e segurar a navegação, faz igualmente necessarias despezas muito maiores, e muito superiores aos rendimentos actuaes destinados para aquelle fim, foi servido ordenar que, em quanto durar a guerra, os generos que sahirem dos portos deste Reino, pagem todos, em razão do Comboio, 3 por cento; não devendo ser livre desta contribuição genero algum, excepto ouro em moeda, em barra e em pó.

Lisboa 14 de *Junho*. Alvará de 26 de Abril de 1800, pelo

qual o Principe Regente N. S. foi servido dar força de Lei aos Artigos de Guerra, estabelecidos para o serviço e disciplina da Armada Real, e confirmados provisoriamente em Resolução de Consulta do Conselho do Almirantado de 25 de Setembro de 1799, ordenando que elles se observem exacta e inviolavelmente, sem modificação ou interpretação alguma.

Em Resolução de 7 de Maio de 1800, tomada em Consulta do Conselho do Almirantado de 30 do mez precedente, foi S. A. R. servido reformar em Capitão Tenente da Armada Real o primeiro Tenente *João Maklim*.

Lisboa 20 de *Junho*. Sahio á luz, impresso por ordem do Principe Regente N. S., hum Canto Heroico sobre as Façanhas dos *Portuguezes* na Expedição de *Tripoli*, composto em *Latim* por *José Francisco Cardoso*, e traduzido em *Portuguez*, com o texto *Latino* em frente, por *Manoel Maria Barbosa de Bocage*. Vende-se na loja da Gazeta, e na de *Bertrand*, aonde se acha tambem a Relação da mesma Expedição.

Lisboa 11 de *Julho*. *Provimentos Militares para o Real Corpo da Marinha. Por Decreto de 4 de Julho de 1800*. Primeiro Tenente da Armada Real *José Joaquim Torcato*, Capitão do navio *Trajano*, em attenção ao valor com que acudio ao navio *Polyfemo*, salvando as vidas á sua equipagem.

Por Decreto de 6 dito. Capitães de Fragata: os Capitães Tenentes, *Jorge Tompson*, *Matheus Welche*, o Conde de *Blosseville*, *Antonio de Saldanha da Gama*. Capitão Tenente *Alexandre Manuel Moreira Freire*, Primeiro Tenente. Primeiro Tenente da Brigada Real da Marinha, *Constantino Pereira de Azeredo*, Segundo Tenente. Segundo Tenente da mesma brigada, *João Felix da Gama*, Sargento.

Por Decreto de 15 dito. Capitão de Fragata, aggregado á primeira Divisão da Brigada Real da Marinha, o Capitão Tenente *Antonio Gonçalves Pereira*, com o exercicio de Lente d'Artilheria dos Guardas Marinhas.

Lisboa 15 de *Junho*. O Principe Regente N. S., por effeito da Real Grandeza com que costuma a honrar as pessoas que se emprégão dignamente no seu Real serviço, houve por

bem expressar em huma Carta Regia dirigida em data de 6 de Junho ao Excellentissimo Marquez de Niza, que tinha commandado a sua Real Esquadra no *Mediterraneo*, que, etc. (N. B. d'esta Carta Regia se fez menção e transcreveo toda, quando teve logar a narração do ataque e bombardeamento de Tripoli).

Lisboa 9 d'*Agosto*. Pela Administração do Correio Maritimo se fez publico que no dia 6 de Setembro do presente anno se destinão a partir para a *Bahia* e *Rio de Janeiro* o Correio Maritimo *Espadarte*, Commandante o Primeiro Tenente *João Pinto Rios*; e para *Pernambuco, Paraiba, Maranhão* e *Pará* o Correio Maritimo *Vigilante*, Commandante o Primeiro Tenente *Francisco Ignacio Ferreira Nobre*. As cartas serão lançadas no Correio até á meia noite do dia 5.

Lisboa 23 d'*Agosto*. *Provimentos Militares para a Brigada Real da Marinha. Por Decreto de 6 de Junho de 1800. Primeira Divisão*. Capitão Tenente *Alexandre Manoel Moreira Freire*, primeiro Tenente. Primeiro Tenente, *Constantino d'Azevedo Pereira*, Segundo Tenente.

Por Decretos de 30 dito. Capitão de Fragata aggregado á primeira Divisão, encarregado das munições de guerra no Forte de *S. Paulo, Manoel Rodrigues de Souza*, Capitão Tenente.

Capitão de Fragata aggregado á primeira Divisão, encarregado do Trem d'Artilheria de mar, *Duarte Cannuto Franco*, Capitão Tenente.

Capitão de Fragata aggregado á primeira Divisão, Lente da Brigada, encarregado do Laboratorio, e artificio de fógos militares, *Joaquim José da Silva*, Capitão Tenente.

Para ensinar o Desenho, debaixo da direcção do Lente, aggregado á primeira Divisão, *Luiz Antonio d'Alincourt*, Segundo Tenente.

Capitão Tenente com exercicio d'Ajudante, *Pedro Mascarenhas*, Primeiro Tenente.

Capitães Tenentes: *Francisco Caetano de Andrade. Carlos José Duarte. Joaquim Ignacio da Silva. João Manoel da Sil-*

va. João Manoel de Macedo, primeiros Tenentes. *Thomaz de Souza Mafra*, Quartel-Mestre.

Primeiros Tenentes: *Joaquim Pereira. João Francisco Neves. José Joaquim do Couto. Manoel Antonio Moreira Freire. Candido Norberto Jorge*, Segundos Tenentes. Quartel-Mestre, *Vitoriano Pietrade Bittancourt*, Segundo Tenente.

Segundos Tenentes: *José Xavier de Paiva. Manoel Vaz de Barros*, Portas Bandeiras. *Francisco Joaquim Lobão. João José da Silva. Manoel Antonio da Silva*, Sargentos.

Segundo Tenente aggregado, *José Francisco Xavier*, Sargento.

Lisboa 30 d'*Agosto. Provimentos Militares para a Brigada Real da Marinha. Por Decreto de 30 de Junho de 1800. Segunda Divisão.* Capitães Tenentes: *João de Souza Lobo. Ludgero José Braulio da Silva e Castro. D. Alonso Antonio Manso de Buitargo. D. Miguel da Silva Pessanha*, Primeiros Tenentes. *José Maria Couceiro*, Tenente do 1.º Regimento d'Armada. *Francisco Vaz da Guerra*, Quartel-Mestre. *Braz José Xavier*, Ajudante.

Primeiros Tenentes: *Christiano José Xavier. Manuel Claudio de Figueiredo. Antonio Xavier de Sousa Saião. Francisco de Paula Prégo. Amaro Joaquim Raposo*, Segundos Tenentes. *Francisco Infante de Sequeira*, Tenente do 1.º Regimento d'Armada. *Francisco Joaquim Moução*, Alferes do dito Regimento.

Segundos Tenentes: *José Maria Ribeiro. José Maria d'Eça*, Portas Bandeiras. *João Antonio de Mello*, Porta Bandeira do 2.º Regimento d'Armada. *José Francisco Elvi. Lourenço Antonio da Costa*, Sargentos. *Manuel Huet Bacelar Soutomaior*, Cadete d'Artilheria da Marinha.

Lisboa 9 de *Setembro. Provimentos Militares para a Armada Real. Por Decreto de 6 d'Agosto de 1800.* Segundos Tenentes. *Diogo José de Brito. Francisco Cypriano de Araujo. Manoel de Vasconcellos Pereira.* (O meu digno Commandante da fragata *Perola*, de que trata o 1.º Folhetim do tomo 1.º) *Vicente José do Costa e Almeida. Antonio Gabriel*

Pereira Pessoa. João Paulo Rafael da Silva. Bento José de Carvalho. André Joaquim Guedes. Antonio Lopes da Costa. José Joaquim da Costa. Fidelis José da Silva, Guardas Marinhas.

Lisboa 27 *de Setembro.* Pela Administração do Correio Maritimo se faz publico que para os portos do *Maranhão* e *Pará* estão destinados a partir no dia 30 do presente mez a fragata *Ulisses,* Commandante o capitão de Mar e Guerra *João da Costa Quevedo,* e o bergantim *Diligente,* Commandante o Capitão tenente *Raymundo Maximo Pacheco,* dando Comboio a todos os navios que se apromptarem para aquelles portos As cartas serão lançadas no Correio até á meia noite do dia 29. N. B. no decurso deste anno deixou de mencionar-se na Gazeta o movimento do porto de Lisboa, e por isso faltam as entradas e saídas dos navios de guerra, constando apenas dos avisos do Correio Maritimo quaes os vasos da Armada destinados ao transporte das correspondencias, e os encarregados dos comboios: Destes mesmos não consta, nem se participa a sua sahida.

Lisboa 4 *de Novembro. Provimentos Militares. Por decretos de 10 de Setembro de 1800.* Segundos Tenentes da Armada Real: (N. B. prescindindo dos nomes) Sete Voluntarios da Armada Real, e outro sem designação do posto antecedente.

Por decreto de 26 dito. Capitão de Mar e Guerra *João Luiz Sequino Deshon,* Capitão de Fragata.

Por decreto de 30 dito. Capitão de Fragata, *Antonio Ramires Esquivel,* Capitão tenente em attenção ao seu merecimento e aos distinctos serviços de seu Pai, Vice-Almirante graduado *Bernardo Ramires Esquivel.*

Por decreto de 3 d'Outubro dito. Primeiro Tenente *Joaquim Gomes Mota,* Mestre Constructor do Arsenal da Marinha do *Pará.* Segundo Tenente, *João Francisco Touguinha,* Contra Mestre do mesmo Arsenal.

Por Decretos de 7 dito. Lente substituto extraordinario das duas Academias Reaes de Marinha e dos Guardas Marinhas, com o vencimento de 300$000 réis por anno, o primeiro Tenente *Matheus Valente do Couto.*

Para a Brigada Real de Marinha. Para a primeira divisão d'Artilheiros Marinheiros. Primeiro Tenente, *Domingos Correa Costa*, Segundo Tenente do extincto Regimento d'Artilheria da Marinha. Segundo Tenente *Feliciano Ferreira*, Sargento do mesmo extincto Regimento.

Para a segunda Divisão de Fuzileiros Marinheiros. Segundo Tenente *Thomaz Guilherme*, Sargento do extincto Regimento da primeira armada.

Lisboa 14 *de Novembro.* Ao Conselho de Almirantado baixou hum Decreto, em data de 27 de Setembro de 1800, pelo qual o Principe Regente N. S., attendendo a huma Informação que em data de 16 do mesmo mez fizerão subir a sua Real presença os Lentes da Academia Real da Marinha, sobre os notorios abusos e relaxações, que insensivelmente se havião introduzido na disciplina e ordem das respectivas aulas, por causa do consideravel numero de discipulos que alli concorrem agora, e querendo atalhar taes abusos, foi servido determinar: 1.° Que os estudantes que sem justa causa fizerem 20 faltas, e faltarem a duas sabbatinas, percão o anno: 2.° Que a justificação das faltas se faça logo no primeiro dia em que o Estudante voltar á Aula, apresentando ao seu Lente Certidão jurada pela qual se prove o justo motivo, que para isso teve: e não o cumprindo assim, as faltas, que tiver feito, se reputarão sem causa: 3.° Que todos os estudantes que perderem o anno lectivo, serão publicamente avisados pelo seu respectivo Lente, para não continuarem mais a frequentar a aula com a pena determinada do Decreto de 14 de Dezembro de 1799. Attendendo o mesmo Senhor ás boas qualidades e prestimo com que o tem servido no lugar de Secretario da sobredita Real Academia *José Lucio Correa de Sousa*, segundo a informação que a seu respeito lhe derão os mesmos Lentes, determina que se alterem na maneira seguinte os tenues emolumentos, que até agora percebia, com a condição de se não fazer dispendio algum pela sua Real Fazenda: Por cada Matricula, Informação, Certidão, ou Attestação de frequencia levará 480 réis: pela busca dos *Livros* pertencentes a cada

anno, 180 réis: por cada Carta de Approvação no 3.º anno sendo o Curso completo, 2$400 réis, e sendo Carta de 3.º anno do Curso dos Pilotos 1$600 réis. E attendendo tambem S. A. R. ao augmento de trabalho, que tem o porteiro da mesma Real Academia *José Pereira de Miranda*, por se abrirem as Aulas de manhã e de tarde, ordena que da data d'este Decreto em diante haja de ter por dia 480 réis; muito principalmente por se achar incapaz de servir o seu actual companheiro.

Lisboa 22 *de Novembro*. Na Sociedade Real Maritima se hão de conferir por todo o mez de Dezembro os Premios annuaes de 200$000 réis estabelecidos pelo Alvará de 30 de Julho de 1798. Quem houver de concorrer aos ditos Premios deve apresentar as suas Memorias, ou Roteiros na Secretaria da mesma Sociedade neste mez de Novembro.

Lisboa 28 *de Novembro*. Alvará com força de Lei, de 4 de Novembro de 1800, pelo qual o Principe Regente N. S., com o justo fim da conservação da saude pública, foi servido mandar abrir hum emprestimo de 40 contos de réis a juro de 5 por cento, para que entre o Presidio da *Trafaria* e a torre do *Bugio* se estabeleça hum Lazareto.

Lisboa 26 de *Dezembro*. Ao Conselho do Almirantado baixou hum Decreto, em data de 13 de Novembro de 1800, por onde, sendo presente a S. A. R. a perplexidade, e dúvidas excitadas sobre o gráo de nobreza necessario para qualquer Candidato ser admittido Aspirante a Guarda Marinha, como tambem a necessidade de estabelecer hum methodo fixo para regular o systema a este respeito, e a ordem que se deve seguir para o futuro nas Propostas dos Officiaes do Corpo da Marinha, manda que se observem inalteravelmente as seguintes disposições: Que daqui em diante ninguem será admittido a Guarda Marinha, sem ter o Foro de Fidalgo, por seu pai, ou mãi, devendo alem disso provar que seus pais vivêrão á Lei da Nobreza: que ninguem poderá para o futuro pertender ser Official da Marinha senão os Guardas Marinhas que tiverem acabado os seus estudos e feito os seus embar-

ques: os Discipulos da Academia da Marinha, que houverem vencido Premios e Partidos em todos os annos do seu Curso, e houverem embarcado como Voluntarios, e feito o Curso de Construcção, Apparelho, Manobra, Tactiva Naval e Artilheria, os quaes, depois de acabarem o seu Curso na Academia da Marinha poderão ser admittidos como Guardas Marinhas Extraordinarios; os Primeiros Pilotos, que tiverem como taes, 5 annos de exercicio; os Engenheiros Constructores, que houverem acabado os seus estudos, e os Voluntarios actualmente empregados: que daqui em diante cada Proposta que o Conselho do Almirantado fizer subir á presença de S. A. R. para Promoção de Officiaes da Marinha, as tres quartas partes dos propostos em cada Posto, o sejão pela antiguidade, rigorosamente observada, e huma quarta parte o seja só pelo merecimento, expondo o Conselho as causas por que são propostos os mesmos Officiaes com huma tão particular consideração: e finalmente que, sendo indispensavel que em tempo de paz se exercitem os Guardas Marinhas e Voluntarios para esse fim, em todos os annos de paz, se prepare durante os mezes de ferias, huma Corveta onde embarquem, não só os Guardas Marinhas e Voluntarios, mas ainda os que o Commandante da Companhia destinar para se irem provar nos Exercicios do Mar, praticando-se a bordo da mesma Corveta o mais rigoroso serviço. (N. B. Por huma Resolução de Consulta, e conformando-se com o parecer do Conselho do Almirantado, em 19 de Dezembro de 1800, foi S. A. R. servido ampliar o Decreto de 13 do dito mez sobre as qualidades necessarias para entrar no Corpo da Armada Real, determinando que sejão tambem admittidos por Aspirantes a Guardas Marinhas os filhos de Chefes de Divisão, e de Brigadeiros, como tambem os de Capitães de Mar e Guerra, e de Coroneis.)

Lisboa 27 de *Dezembro de 1800*. Pela Administração do Correio Maritimo se faz público, que para os principios do mez que vem se destinão a partir, dando comboio a todos os navios que se apromptarem, a náo *D. João de Castro*, Com-

mandante o Chefe de Divisão *Matheus Pereira de Campos;* e o brigue *Voador*, Commandante o primeiro Tenente *D. João Manuel*, para os Pórtos da *Bahia*, e *Rio de Janeiro;* e para o de *Pernambuco* a charrua *S. João Magnanimo*, Commandante o primeiro Tenente *José dos Santos Lopes*. A 4 do dito mez sahirá para o Porto de *Macáo* com escala pelo *Rio de Janeiro* o navio *Constança*, Commandante o primeiro Tenente *Francisco José Victoria*. Em conserva do navio *Senhora do Rosario Modesta* hão de sahir a 6 do dito para o *Rio de Janeiro* os navios *Lapa*, Capitão *Manuel Fernandes Bitancourt*, e *Anna do Rio*, Capitão *Martinho José dos Santos;* e a 15 dito para o mesmo Porto armados em guerra a náo *D. Rodrigo de Sousa*, Capitão *João Gualdino Pontes*, e o navio *Ulisses*, Capitão *Joaquim Ferreira*. As cartas serão lançadas no Correio até á meia noite da vespera das partidas. (N. B. Não dá a *Gazeta* noticia da sahida de nenhum destes navios em especial, nem dos Comboios em que elles foram, pelo que nada se sabe do movimento do Porto de Lisboa neste anno de 1800 em que pela actividade na qual andava a Marinha de guerra, segundo as providencias decretadas, e contribuiçoens exigidas para o seu custeio, ella devia figurar notavelmente, sendo para sentir a omissão do registo naval que, junto ás ditas providencias aqui referidas, relativas á Marinha, daria ideia de quanto esta Arma se julgava necessaria, importante, e éra considerada, e o foi até á sahida da forte esquadra que levou a familia Real para o Brazil em Novembro de 1807 que, apesar de já mencionada em outra parte desta obra, aqui vai outra vez descripta; e éra composta das náos: *Principe Real*, em que hia o Principe Regente, *Meduza*, *Conde Henrique*, *D. João de Castro*, *Martim de Freitas*, *Rainha de Portugal*, *Affonso de Albuquerque*, e *Principe do Brazil;* fragatas: *Carlota*, *Minerva*, *Ulisses*, *Fenix*, *Golfinho*, *Andorinha*, *Urania;* brigues, *Voador*, *Lebre*, *Vingança;* escunas, *Curiosa*, *Esperança;* charrua *Magnanimo*.

Esta escuna *Curiosa* éra commandada pelo primeiro Tenente Izidoro Francisco Guimarães, e arribou no dia imme-

diato acossada do temporal que dispersou a esquadra; ao entrar a barra, fizeram-lhe os francezes, que já estavão em S. Julião da Barra, fogo, pelo que deo fundo no Corredor em grande risco de ir sobre os cachopos: e só depois de mandar o seu escaler a terra, sempre com risco, obteve licença de entrar a barra. Em Lisboa ficou ainda huma bella esquadra composta das quatro náos *Vasco da Gama, Maria 1.ª, Princeza da Beira, S. Sebastião;* fragatas *Phenix, Amazona, Perola, Venus, Tritão;* corveta *Beijamim;* brigue *Gaivota;* charruas *Princeza Real, Principe Real;* correio *S. Boa Ventura*: ao todo quinze embarcações excellentes, que não podérão acompanhar Sua Alteza, por falta de Marinhagem.

De todas estas noticias, escrupulosamente aqui transcriptas, se conclue a força naval que possuiamos, o esmero que houve em a guarnecer de gente habilitada, com pessoal technico para a manobra e para a pelleja, dissovendo os tres regimentos da Armada, e criando a Brigada Real da Marinha, bem como dando á mesma Arma hum centro de acção que superintendesse em todos os serviços das suas especialidades, que foi o Conselho do Almirantado, edificando hum optimo hospital privativo para os seus servidores, construindo muitos navios novos da maior tonelagem que então se usava, reformando e alindando os antigos, levantando os armazens da Azinheira e os grandissimos fornos e moinhos de Valle de Zebro; e para nada esquecer que fizesse realçar a sua importancia, creou-se a Sociedade Real Maritima, composta da gente mais notavel do paiz, para a construcção das Cartas Hydrographicas, e de todos os mais objectos de utilidade que o seu engrandecimento fosse reclamando, a cuja abertura e varias sessões comparecia o Principe Regente acompanhado dos ministros e da côrte, funccionando ella na Casa das Fôrmas, que era igualmente parada e local das aulas da Companhia de Guardas Marinhas: Em summa, concedeo-se aos Officiaes da Armada desde Tenentes, que podessem entrar na sala do docel em dias de gala, quando essa honra era só permittida aos do Exercito, da patente de Tenente Coronel para cima.

Fazer mais considerações relativas ao auge a que chegou a Marinha em Portugal, seria hum nunca acabar por que em tudo e por tudo, o seu esplendor se manifesta: havendo tal paixão por ella que até se fazia mobilia amarinheirada, da qual ainda se conservam ricos exemplares no palacio de Belem, e da Ajuda, como são cadeiras e sofás dourados, com os pés e braços em fórma de tritões e golfinhos, dos espaldares pintados primorosamente de vistas nauticas, enchendo-se os museus reaes de modelos de navios que Sua Alteza fez transportar para o Brazil, outros levou para França o Capitão de Mar e Guerra Magendie, e o resto póde ver-se na sala do risco e no Museu de Marinha, trazidos do Muzeu da Ajuda por intervenção do meu respeitavel amigo o Snr. D. Manoel de Portugal e Castro, que os pedio a Sua Magestade a Rainha.

Por tanto, a corporação da Marinha nesse tempo era respeitada, não só pela força material e fysica de que dispunha, senão pela sciencia e estudo dos sujeitos que ella comprehendia: Tudo que éra nobre e tinha aspirações elevadas buscava as amuradas e toldas dos navios de guerra, e por isso os engenhos mais atilados, foram honrar-se com o uniforme de botão d'ancora; e assim, lá se distinguiram Bocage, Quintella, Garção, Bressanne, Semêdo, D. Gastão, e outros poetas, cujos versos com a sua fragrancia salgada ainda hoje se apreciam: e os fidalgos de mais antiga linhagem, incluindo os Nizas, Tancos, Valadares, Angejas, S. Vicentes, S. Paios, Alornas, Gomes Freire, Brainers, Pamplonas, a par dos predilectos filhos da Universidade Travassos, José Pedro de Mello, Stockler, Villela, Margiorchi, Matheus Valente, e mais pleiade de homens illustres que, tanto então como depois, occuparam os primeiros postos, e logares da governação publica, passando de arma, no magisterio, nos conselhos da corôa, imprimindo nos serviços que desempenharam aquelle cunho ganho sobre as vagas, que dá ao homem affeito á sua instavel situação, hum caracter, e huma força d'alma superiores a quantos seres humanos pisam terreno firme, de que deram exuberantes provas Francisco de Paula Leite, Francisco Maximiniano de

Sousa, Barão de Lazarim, e varios outros officiaes fallecidos, herdeiros de suas virtudes, dedicação, saber, e amor da patria: Hoje . . . ! Hum só navio de duas cobertas desarmado e perdendo-se, huma só fragata, e meia duzia de más corvetas; e o pessoal da Marinha onde está?! . . . Ha-de vir dos que foram habilitar-se nos navios de guerra inglezes dentro em tres annos sem preparatorios, preferindo os alumnos da escola naval, que, alem dos mesmos preparatorios, e estudos technicos ainda lhos acrescentaram com hum curso de Direito Maritimo, e tres annos de pratica longe do continente Europeo, que não se alcançam emmenos de oito annos, para ficarem mais modernos, e virem a ser commandados pelos outros que fugiram dos exames da Escola Polytechnica, dos quaes nunca deram esperança de obterem approvação.

XVIII

O VAPOR FORMIGA PARA CASCAES

Começou este anno o vapor *Formiga* em quinta feira d'Ascensão as suas viagens de recreio para Cascaes, onde foi neste dia por ser tambem o da abertura do antigo Hotel Lisbonense no seu novo e amplo edificio, apropriado e construido expressamente para tal fim. Apesar do tempo agreste que parecia inverno, pelo norte duro que levantava mareta e zunia pela enxarcia, ameaçando garrôa de levar couro e cabello, assim mesmo os amadores de distracções navaes, não deixaram de acudir ao convite de galgarem os escarceos da barra no *Formiga* deleitando-se com aquella por vezes tão perigosa passagem, e sempre arriscada visinhança. Quando tocavam oito e meia da manhã, largou este barco a boia em tom de festa com as suas bandeiras e distintivos a topetar, e foi rio abaixo cortando a vaga da maré de enchente e rompendo a columna atmospherica de arrancar pinheiros, assignalando o seu sulco pelo meio da larga e alvissima esteira que as pás deslisavam, e os praticos da navegação avaliavam em caminho de oito ou nove milhas por hora. Com effeito esta foi a sua marcha, pois eram dez e tres quartos, tinha elle vencido as cinco legoas de distancia a percorrer, unhando a ancora, e os passageiros firmando pé nas areias e praias de Cascaes. Na bahia estavam surtos seis patachos, dois brigues e duas rascas á espera que a nortada os deixasse seguir para barlavento

aproveitando-se da feição que este lhe fazia huma boa galera russiana, e outra portugueza que ambas enfunadas e impellidas da agua de cheio, em breves minutos deixaram pela poppa as arrebentações dos cachopos; quando passaram pelo través do vapor pareciam setas, por quanto, caminhando este de oito a nove milhas e aquelles de dez a doze em direcções oppostas, davam huma velocidade de vinte milhas, de maneira que igualavam os vôos das aves, e se abalroassem hiriam logo a pique. Os dois biates dos pilotos, esses apenas com a véla grande rizada, e a d'estáe de proa, hião no bordo de oeste, custando-lhe a aguentar as refregas, pois quando lhe dava a rajada, éra preciso pôrem-se á orça e a panejar para não fazerem da quilha portaló.

Desta vez o capitão do vapor, que é moço polido e officioso, havia levantado á ré sobre as amuradas huma trincheira de lona com suas arridas para o cabo dos amarrilhos do toldo, a fim de defender quem estivesse á pôppa, das rebanadas que lhe açoitavam a cara, e dos borrifos produzidos pelo choque das rodas na agua que encharcavam tudo, de modo que, não obstante as caturradellas do barco em meio das quaes mergulhava a prôa até lhe galgar a vaga por cima da borda, ninguem enjoou, incluindo as damas que honraram aquella maritima partida, e tiverão a condescendencia de entreter seus dialogos com varios passageiros, sabendo-se então que a sua affoitesa e bem estar provinhão de haverem feito outros embarques e viagens de longo curso.

Na praia bastante gente aguardava a chegada do *Formiga*, mostrando alegria, e como que agradecendo a visita daquelles que hião tomar parte nos regosijos dos habitantes da bonita e militar villa de Cascaes que, geralmente fallando, póde avançar-se, serem elles fagueiros, aceiados e communicativos: e a terra em si, prestando-se a todos os commodos da vida, e onde a pureza do ar e da agua, a abundancia de peixe e mantimentos, dão logar a que ella se passe muito agradavelmente como prova a boa harmonia, socego e folguedos que predominam entre as classes dos cidadãos.

Alem do dia ser de festa em toda a christandade, a concorrencia que se esperava fosse de Lisboa applaudir a funcção da reabertura do antigo e melhorado hotel, imprimião nos rostos de quem quer que apparecia, hum contentamento unanime, começando pelo rapazio que alvoroçado e de bandeiras em hastes com a imagem do brincalhão e nacional Santo Antonio pedia rindo a sua esmolinha para a cêra delle, que se dava de boa vontade, e mesmo ás rapariguinhas que tinhão ás portas seu throno enfeitado de flores, que todos e tudo respiravão satisfação. Á porta do hotel estavão grupos de curiosos entretendo-se, e os passageiros do *Formiga* que por alli assomavão para refazer-se de substancias nutritivas ao almoço, érão cortejados e acolhidos como bemvindos, parecendo conhecer-se de longa data. O almoço foi abundante, constando de fiambre, vitella, beefs, lombo, ovos, vinho, chá e café com leite, bom pão e manteiga, servido isto em quartos separados para seis a oito pessoas. Findo elle visitou-se o edificio, cuja fachada hé elegante com suas sete janellas de frente, que todos acharam bom, e se presta a quantas exigencias estão em uso entre povos civilisados. O pavimento alto comprehende muitos quartos independentes para hospedes, com sua excellente sala para reunião, e partida; e o terreo outros para mesas pequenas, e huma boa sala para mesa redonda que admitte em duas parallelas, e recebeo sem estorvo neste dia sessenta commensaes.

Á espera do jantar que devia dar-se pelas tres da tarde, teve o sr. Manoel Rodrigues Lima, nosso companheiro de viagem, a boa lembrança de convidar-nos e a outros sujeitos para vermos a bella propriedade que possue em Cascaes, onde vae passar parte do outomno, a qual hé huma nobre e linda vivenda, com largos aposentos, salas espaçosas, grandes officinas, theatro que póde comportar cento e vinte espectadores, realçando-lhe o merito e a sua afidalgada apparencia, a rica ermida da invocação da Senhora da Nazareth que lhe orna o extremo sul da frontaria, cujo sitio e rua tem aquella denominação; com excellente quintal, e grandissima cisterna cava-

da na rocha com muita agua para o regar, e fornecendo toda a precisa para os gastos da casa, a qual para tudo possuir, assenta em logar elevado donde se descobre hum horisonte immenso de varia perspectiva, projectando-se-lhe ao Norte a alpestre serrania de Cintra, com a sua ordinaria cabelleira de nuvens, indicadora das boreaes raivices que fustigão e derrubão quantos arbustos ousam vegetar ao seu alcance. Depois desta aprazivel visita que a franqueza do senhorio tornou grata quanto podia ser, fomos expandir-nos por cima daquellas penedias graniticas, mettendo-nos por entre os raros e escabrosos trilhos que conduzem ao admiravel abysmo a que chamam «Bocca do Inferno», e hé huma profunda bacia entre as rochas abruptas da costa, com certa rotura em fórma de portico sobre arcado, pelo qual entra a onda com tamanho impeto, e tão atroador ruido que parece de descargas electricas, batendo nas fragas interiores a ponto de subir a cima dellas em borbotões de espuma, e chuva que alagão os contornos e apavorão quem tal scena contempla.

Finda a digressão, tratámos de regressar ao hotel, que regogitava de concorrentes em trages de gala; enchendo os aposentos e a sala grande preparada vistosamente para a inauguração d'elle o primor intellectual e abastado da localidade, e accessorio adventicio, na qual estavam as duas referidas mesas parallelas, em cuja volta couberam sessenta pessoas, e n'outra saleta contigua oito ou dez gastronomos, a quem foi servido o jantar por hum pessoal sufficiente, attencioso e bem vestido. A mobilia da casa, loiça, roupa e talheres érão novos, garfos, colhéres e facas de metal, imitando prata, muitas jarras cheias das mais fragrantes e exquisitas flores que o opulento maio no nosso ameno clima usa produzir, realçavão os aparadores e mesas; e as iguarias e manjares, igualando quanto de mais succolento e substancioso ostentão as hospedarias e restaurantes da capital.

Era logico e bem cabido memorar na festa a sua procedencia, os sujeitos que a promovêrão, e animárão a erecção de hum estabelecimento que attrahia áquella villa tanta gente es-

tranha, que lhe dava importancia, indicando o grao de civilisação, a que tudo n'ella chegára, e transluzindo no proceder de seus guapos habitantes, offerecendo commodos, agasalho e deleite a quem buscava o sitio por distrair-se, ou para restabelecer a perdida saude. Por todos estes respeitos fizerão-se muitos brindes aos cavalheiros cascarejos, ás suas bemquistas auctoridades, aos estranhos que havião hido compartilhar as alegrias dos moradores e naturaes da terra, não esquecendo em meio de taes desabafos e aberturas do coração beber á memoria dos patriotas Passos Manuel e José Estevão, cujos saudosos amigos rendêrão preito ás suas liberrimas idéas, singular desinteresse e generosas aspiraçoens politicas.

Terminada a comida, que pareceo apenas hum jantar de familia, pela urbanidade e lisura que nunca deixou de trocar-se entre os assistentes, forão-se os passageiros do *Formiga* dirigindo para a praia, até onde os acompanhou a maioria dos afreguezados do hotel que, sem proposito ou esperança de relacionar-se, ficaram conhecidos e dispostos a cultivar amizade porque não houve hum dito menos cortez, hum gesto, huma acção que ferisse o melindre das senhoras que aformomoseavão aquella aprazivel partida, despedindo-se reciprocamente satisfeitos huns dos outros.

Pouco antes do pôr do sol suspendeo o *Formiga*, e batêo pás de prôa á barra, já sem o fustigar a menor baforada do raivoso norte, nem occultarem os pincaros dos antigos Montes da Lua as melenas que de manhã érão coito dos seus indomitos furacões, disparando brandamente então as bandeiras do barco e das fortalezas, levantando ferro os navios surtos, e largando para seguirem seus destinos debaixo de hum ceo formosissimo, sobre hum mar azulado e sereno não havendo arrebentação alguma que indicasse os cachopos dos quaes apparecia o dorso, hora a hùma, hora a outra banda, como se fossem costados de baleias, que se ia cortando sem balanço, chegando-se ao través da torre de S. Julião ainda com dia claro, e passando-se perto da lindissima torre manoelina já de noite: seguindo-se então por entre os navios de

guerra americanos que todos se distinguião pelos seus faroes nos estaes, ou vergas de papafigos, pegando na boia quando davão os tiros de recolher no mar, e pondo os festivaes navegantes do *Formiga* os pés na rampa do Caes do Sodré quando repercutião nos sinos das torres das egrejas da cidade os sons das nove badaladas anunciadoras de serem 9 horas da noite; concluindo-se d'esta narrativa, terem-se corrido dez leguas em boa companhia, dentro de hum barco cujo proprietario fez, e faz a diligencia de o tornar agradavel comendo-se bem gosando-se diversissimas vistas, tratando-se varia gente sem quebra dos deveres sociaes a que temos direito, durante doze horas de tempo, desde as oito e meia da manhã até igual numero de outras da noite por quinze tostões, que bastárão para fazer tanto caminho e disfructar scenas e passatempos tão duradouros e diversos, quando só por ir ao Campo Grande ver huma corrida de cavallos, se dispende quasi o dobro, apanhando-se poeira e calor, com a barriga vasia.

XIX

HUM VENDAVAL NO TEJO

Suppõe muita gente que só as procellas do alto mar são perigosas e medonhas; que só as proximidades de huma costa brava com travessia, de hum baixo no meio do Oceano, devem temer-se, quando perto de nós, á vista das duas margens do formosissimo rio que banha Lisboa, longe dos escarcéos que batem os cachopos da barra apparecem iguaes perigos, sem os precursores ameaços da morte, que érão n'outro tempo precedidos dos lamentaveis dobrares dos sinos e toques de caixas annuciadores das viagens da India. Não hé preciso correr por esses trinta e cinco e quarenta graos de latitude sul, atravessando o Parcel das Agulhas em traquete e à vella d'estáe na antegalha, cercados de enxofria, e o Sant-Elmo a lampejar nos topes dos mastaréos, nem apanhar hum tufão no golpho de Bengala, ou entre as ilhas da China, para se encher a barriga d'agua salgada, ou de areia, porque nas do Tejo, á vista da poetica edificação do vagabundo e fraudulento rei d'Ithaca, essa sorte apanha d'improviso quem menos a espera, com todos os horrores que acolá mais apavorão o coração dos marinheiros; aqui, onde de ordinario esses fracassos inseparaveis das longas derrotas e travessas de afastados continentes, sem carecer marcar-se o rumo da agulha para demandar terras, que só hão de descobrir-se no fim de semanas e mezes de privaçoens e trabalhos; aqui, de hum instante para o

outro, contando-se de manhã, quando se vai entrar de divisão, regressar no dia immediato ao lar domestico, aqui se vai pela agua abaixo, sem nos valer nenhum dos soccorros que parecem ter-se á mão, como passarei a demonstrar, por que presenciei estas scenas, e corri-lhe os riscos mais de huma vez, encharcado, tiritando com frio, e até sem comer por mais de vinte e quatro horas.

No inverno de 1829 (janeiro) estando eu de serviço a bordo da náo *D. João VI*, cahiu huma oestada tão dura e aturada que fazia jogar a náo, a pontos de lhe galgar a onda pelas portas de guardas leme, sendo preciso fecharem-se-lhe para não alagar a coberta, e tal a vaga e ventania de encontro ao peso d'agua do monte, que levou a charrua *Galathéa* a encalhar na praia do Samouco; a fragata *Amazona* ir abalroar com a curveta *Princeza da Beira*, mettendo-lhe dentro a amorada de BB. e partindo-lhe o mastro do traquete, e fazendo garrar o brigue *Infante D. Sebastião*, que se atravessou na prôa da fragata *Perola* debaixo do seu gurupés quasi a sossobrar. Com este vendaval a *Galathéa* e o *Infante D. Sebastião*, começárão de noite a pedir soccorro a tiros de peça, mas do arsenal era impossivel dar-lh'o tanto porque a noite era escurissima e chuvosa, como porque nenhum escaler, por mais que os algarves diligenciárão, pôde sair das caldeiras; e o conde de Basto que sonhava revoluçoens em toda a parte, alvoraçado pelo estrondo da artilharia, mandando ao arsenal saber o que isto era, ameaçando os amotinadores de tal rebate que amedrontava a povoação.

De manhã vio-se o brigue atravessado na prôa da fragata, de prôa ao norte com a borda meio debaixo da agua, quasi a roçar-lhe a braçola da escotilha grande, e por isso o commandante da divisão a bordo da náo, mandou apitar á lancha, que se guarneceo a muito custo de gente dobrada aos remos, cabendo-me a mim e ao voluntario então, hoje ministro da marinha o sr. José Rodrigues Coelho do Amaral, este serviço de irmos dar huma espia do brigue á fragata *Amazona* para ver se assim elle se safava.

Deitou-se pois com muito custo hum virador para a lancha que já lá tinha a sua guarnição e o contra-mestre, e quantos cabos e talhame podia comportar, tratando eu e o voluntario de saltarmos para ella, mas debalde, porque, ora estava de encontro aos cunhos do costado, ora a duas braças de distancia, de modo que, e muito difficilmente conseguimos arriarmo-nos pelo teque do lais grande, deixando-nos cahir sobre a bancada, menos mal contusos da quéda, pois com o jogar da lancha, nem a marinhagem nos pôde amparar.

A *Perola* demorava obra de huma amarra ao NE. da náo, mas esta curta distancia levou a vencer-se mais de meia hora, já porque o vagalhão de encontro á corrente da vasante era tão alto, e desdobrava de maneira que alagava a lancha, já porque era preciso dar-lhe a alheta para navegar menos arriscadamente, até que chegámos perto da fragata, a bordo da qual se achava a guarnição do brigue que para ella saltára pelos cabrestos e gurupés da mesma. Quanto á lancha aguentou-se pelo seu través de BB. sem de modo algum poder atracar, nem dar a tal espia, aguardando alguma sota, ou que repontasse a maré que lhe permittisse tentar a faina. Neste meio tempo, chegaram os escaleres e faluas do arsenal com o patrão-mór e mestrança, pairando em volta d'ella como nós até que repontou a enchente e a vaga foi cahindo alguma coisa: dando logar a que o mesmo habil marinheiro com a gente do troço saltassem na fragata, passassem d'ella para o brigue largando-lhe o velacho, e o traquete, levando d'alli o virador á fragata *Amazona*, que se lhe gorniu ao cabrestante, com o qual, e ajudado do vento nas duas velas pôde o mesmo brigue safar-se debaixo do beque e do garupés da *Perola*, com a borda partida até ao trincanis meio amolegado, e as tabuas do convés quasi partidas, recolhendo então a lancha á náo por ficar a faina entregue ao patrão-mór.

Nessa occasião derão á praia a galera *Eugenia*, que encalhou entre o caes da Ribeira Nova e o brigue *Ephygenia* nas Lamas, abrindo e ficando imcapaz de navegar, d'onde resultou mandarem seus donos construir a *Nova Eugenia*; o

hiate *Senhor dos Passos* foi acima do Caes das Columnas, derrubando-lhe a columna do Poente, ficando elle a secco, e todo aberto; muitos navios garrárão fazendo consideraveis avarias, outros largárão as amarras por mão, e forão em velas d'estae ou velacho buscar abrigo na Cova da Piedade, e mesmo da Ponta dos Corvos até á Azinheira. Na mesma noite estando eu de vigia no quarto d'alva passou perto da náo huma embarcação com gente, que bradava por soccorro, sem ninguem lh'o poder dar, nem se distinguir o seu tamanho, pela escuridão, torrentes de chuva que estorvavão a visão, e velocidade que levava; a lancha da curveta *Princezo da Beira*, que tinha a sua boça dobrada, tanto lhe bateo no leme e no painel da poppa, que lhe esbandalhou aquelle e arrombou este, fazendo-se pedaços, cujos restos ficarão pendurados pelo arganéo da prôa, de maneira que esta curveta se vendeo para desmanchar por ser despendioso o seu fabrico; varias embarcaçoens forão encontrar-se abandonadas pelas praias até á Trafaria, outras pela barra fóra, de que se virão os cascos á tona d'agua, faltando por isso muitos dos seus tripulantes que o mar engulio, e dos quaes nunca depois houve noticia, perdendo-se varios navios na costa, sem d'elles fazer menção agora porque só trato aqui dos sinistros acontecidos dentro do rio; resultando do abalroamento da fragata *Amazona* com a curveta não só as avarias que obrigárão a vendel-a se não o partir-se o beque á fragata que levou outro e perchas novas; esta fragata era infeliz, porque já outra vez a náo *Vasco*, em noite escura andando a cruzar no Estreito, lhe pozera a proa em cima, lhe mettêra a trincheira do baileo de EB. dentro, partíra a mesa da encharcia do traquete, e amolegára a borda, que nunca mais se lhe pôde endireitar. Dois dias estiverão as guarnições dos navios surtos incommunicaveis, á mercê da caldeira, e do que havia a bordo; e só poderão ser rendidos os officiaes de serviço, arriando-se para os escaleres pelo apparelho do guindaste da ponte do arsenal, aquelles que ião entrar de divisão.

N'huma palavra, não só desta vez senão outras muitas, quan-

do a inverneira hé grande, como foi aquella que alagou Alhandra, Villa Franca, Vallada, e o bairro da Ribeira de Santarem, sendo ministro do reino o meu fallecido e bom amigo Fonseca Magalhães, que foi ao arsenal da marinha encharcado da cabeça aos pés fazer expedir escaleres e falluas com soccorros de gente, cabos e mantimentos para os inundados e quasi submersos habitantes destas povoaçoens marginaes que forão salvos a custo pela dedicação e esforços dos marinheiros de guerra, correm-se riscos iguaes áquelles que parecem apenas dar-se no alto mar, sendo-se acossado das maiores tormentas, que mesmo em terra são pavorosas, de que darei ainda outro exemplo.

No dia dos annos de D. Miguel estando eu tambem de serviço, e até de quarto a bordo da mesma náo, e ella embandeirada e mais navios da esquadra, para a expedição contra a Terceira, veio crescendo do NO. huma trovoada pesadissima, pelo que lembrei ao commandante da divisão e meu muito amigo, Augusto José de Carvalho, capitão-tenente, que seria bom acaçapar os mastaréos de joanete, porque o negrume da trovoada era de respeito, a cuja proposta elle não annuio por estarmos embandeirados, e receiar alguma censura dos exaltados; porém cahindo pouco depois o raio no lanternino do zimborio da igreja do Coração de Jesus, ameaçando quanto lhe ficava no vertical do arco, onde nos apanharia sem cessar, acudio, dizendo: Arria, arria os mastaréos, e tu tinhas rasão: arria quanto antes, que os pingos já nos mostrão que ella vem perto. Mandei chamar o mestre para esta faina, apitou-se á gente, subirão os gageiros com os moços das gavias para os vaos, gornirão-se os enderbellos nas patescas, allarão-nos até ficarem leves as cunhas que se tirárão, e forão-se arriando os mastaréos á pancada, como devia fazer-se a bordo de hum navio chefe, e em presença de tão numerosa esquadra, activando eu a faina, porque o arco da trovoada estava no zenith, e a pedra cahia ás mãos cheias, gritando que amarrassem tudo e descessem; quando n'esta lida e afan de fallar para os vaos grandes onde houvera mais demora, cahiu a sen-

telha no tope, vendo eu irem pelos ares huns vultos que me parecêrão trapos e érão os dois marinheiros que estavão juntos do calcêz, cahindo ao mesmo tempo pela clara da gavia o gageiro e outro que se tinhão abrigado com o calcêz grande, dos quaes o primeiro já morto, e o segundo moribundo, que não escapou, fui sentindo hum estrondo na tolda, que foi o baque da cunha de ferro do mastaréo aos meus pés, que por milagre me não esmigalhou a cabeça, fumegando mastaréos e mastro até á tolda, que acabava de encher-se de cunhetes de cartuchame e barris de polvora. Acudio-se-lhe com baldes de agua e a bomba de fogo, apagando-se as partes incendiadas. A bordo da *Galathéa* dois homens forão pela borda fóra na occasião da salva, e na *Principe D. Pedro*, commandada pelo capitão de fragata Manoel João Pereira, hum soldado da brigada perdeo o braço direito, como em parte disse no folhetim os «Agoiros», com os quaes eu ía voando pela explosão dos barris e cunhetes de cartuchame, ou fazendo-me n'um bolo, pela pancada da cunha do mastaréu, que pesava mais de meia arroba.

Mas da vida do homem do mar ninguem se dóe, e cuida quem anda longe e foge do continuo desequilibrio que sobre a superficie fluida soffre o seu habitador, que, da barra para dentro, são tudo delicias, tudo gosos, tudo vantagens para os marinheiros, invejando-se-lhes a mesquinha ração diaria ou quinzenal borrifada da agua salgada, já no rigor do inverno, já com as nortadas do pino do estio, os tenues vencimentos para reforma dos seus uniformes labusados de alcatrão, buscando cercear-lh'os com decimas e outras deducçoens injustas; sem se reparar, nem lembrar a pessoa alguma quão tragicos fins tiverão e vão tendo tantos infelizes que no menos esperado mergulho acabão a existencia nas aguas do Tejo, ora placidas e azuladas, que a canoa mais fragil e delicada corta livremente, ora encapelladas e denegridas arrebentando em flor, que nenhum barco aberto ousa vencer, senão debaixo de muito risco. Mas vão esses reformadores e eçonomistas, essa gente que sabe tudo, e tudo governa com a mesma conscien-

cia, que tenho visto taciturna e meio enjoada na travessa da ponte dos vapores do Terreiro do Paço á do Barreiro, que tenho visto tremula de receio ao menor golpe de vento que faz adornar o escaler á vela, ou adornar o navio, legislar sobre as ondas quando ellas sobem ao portaló do barco e lhe alagão o convez e a tolda; vão propor e estudar economias nos soldos da gente do mar, quando lhe palpita de angustia o coração no meio das tormentas que não ousão encarar, nem sequer ver da tolda do navio; discursem então, escrevão maravilhas e recebão por ellas titulos honorificos, avultadas recompensas e milhares de interesses que nunca ao official de marinha forão concedidos, e elle não espera, não quer nem, almejará, porque o seu desejo, a sua esperança e a sua unica e melhor aspiração tem sido e ha de ser, salvar no degrao do catavento, da morte a sua equipagem, honrando em todo o caso a bandeira do seu paiz.

XX

DERROTA DA CURVETA *BARTHOLOMEU DIAS* DE LISBOA PARA GENEVOA EM ABRIL DE 1868

Hum *Quadro Naval* perfeito, hé, na mais restricta accepção da palavra, a Derrota de qualquer navio, onde se historia e descrevem os acontecimentos da viagem, os factos occorridos a bordo, os pontos e barcos avistados ou com quem se fallou como e quando, os ventos que soprárão, e tudo quanto póde merecer attenção ao observador e curioso de successos maritimos. Por isso tem aqui logar a Derrota da Curveta *Bartholomeu Dias* na sua viagem a Genova em Abril do corrente anno de 1868, entre os muitos *Quadros* já desenhados, que deve inspirar tanto maior interesse, quanto ella teve de singular, a conducção de S. M. a Rainha a Senhora Dona Maria Pia e do Principe Real, de Villa Franca áquelle porto de Italia, onde se demorou emquanto duraram os festejos epithalamicos do Principe Humberto, e onde a officialidade portugueza d'este navio recebeo o melhor acolhimento que lhe foi dispensado por tão plausivel motivo.

A Derrota que vai ler-se, hé copiada do *Diario Nautico* do Tenente José Tito Celestino Soares da guarnição da mesma curveta, do qual, suprimindo o *Bilhete* das *prôas*, do Horario da Machina, os calculos da Latitude, dos Azimuths e das Amplitudes, e as abservaçoens meteorologicas, necessarios a hum exame de peritos em casos graves, para hum julga-

mento, ou historia, avaliados por homens technicos: vão apenas figurar nesta narrativa aquelles resumos com que se fechão os sucessos de cada *Singradura* denominados *Novidades*, por onde toda a gente mesmo estranha ao mar e á vida de bordo, póde fazer idéa de como tudo se passou dentro e fóra do navio a que o *Diario* se refere. Isto posto aqui vão as taes *Novidades*, que o leitor apreciará como entender.

CURVETA *BARTHOLOMEU DIAS*
SURTA A HUM FERRO EM FRENTE DO CAES DE BELEM

Commandante	o Capitão Tenente José Severo Tavares.
Immediato	o Capitão Tenente Caetano Alberto da Silva.
Primeiros Tenentes:	Antonio Maria de Sande e Vasconcellos.
	Alvaro Marciano da Silva.
Segundos Tenentes:	Antonio Eleuterio Dantas.
	Antonio Joaquim de Mattos.
	José Tito Celestino Soares.
Cirurgião	o Primeiro Tenente José Joaquim da Conceição Gomes.
Commissario	Feliciano Gaspar de Oliveira.
Escrivão	Verissimo José de Quintanilha.
Capellão	P.e Antonio Justiniano de Aguilar.

Passageiros quinze, sendo dez creados da casa real.

Peças montadas dezoito. Pés d'agua, dezoito á poppa e dezesete e meio á prôa.

Praças de guarnição duzentas setenta e oito.

Dia 7 : 8 de Abril de 1868.

Ás 10 horas e 10′, estando toda a guarnição a postos em faina geral, começou a suspender-se, e vinte minutos depois, tendo o ferro em cima, principiou a funccionar a machina, seguindo então a curveta debaixo das indicaçoens do pratico para a barra, a qual se transpoz ás 12 horas e 30′ da noite, fazendo-se depois a navegação que mostra o Bilhete, bem como as marcaçoens para o ponto da partida que se determi-

nou, e vae nelle transcripto segundo os estylos dos navios de guerra.

Dia 7 : 8 de Abril. — Terça : quarta feira.

Novidades da meia noite ás 4 em diante.

Bello tempo, vento N: NNE moderado, mar plano. Á 1 hora e 30′ avistou-se hum barco pescador pelo través de E. B. e hum cahique pela prôa navegando ao nosso rumo. Pouco depois deo se vista de huma escuna por E B. da proa, a grande distancia. Ás 22 horas avistou-se o Cabo de S. Vicente, e logo após a ponta de Sagres. Ás 24 marcou-se o Cabo por 27° NE, e a ponta referida por 45° do mesmo quadrante tudo magnetico. Nada mais occorreo digno de menção.

Dia 8 : 9 de Abril. — Quarta : quinta feira.

Bello tempo, lindissimo, fracas aragens de NO., o mar sem vaga, de maneira que a curveta vai deslisando tão placidamente as suas oito milhas, que mais parece navegar em hum tanque, do que no Oceano. Ás 16 rondou o vento para o NE. tornando-se o céo de claro e azulado que estava, em sombrio e triste, e o horisonte, de extenso e diafano, em extremamente curto e ennevoado, em consequencia do que, fomos obrigados a parar, por estarmos nas proximidades do Estreito. Com effeito, quando se dissipou o nevoeiro, que foi ás 19 horas e 30′ avistou-se o Cabo Espartel e a terra da Barbaria, deitando então ao rumo conveniente, e ás 20 horas já se descobria distinctamente a cidade de Ceuta e Gibraltar, ao meio dia estavamos NS. com a Ponta da Europa.

No decurso d'este boa singradura avistarão-se muitos navios navegando em differentes direcçoens, que julgo ocioso indicar.

Dia 9 : 10 de Abril. — Quinta : sexta feira.

Tempo como o anterior, bom e bonito. Navegando ao longo da costa de Hespanha. Ás 9 horas avistou-se o farol de. . .
Ás 14 começou a refrescar o vento, e o mar a enrugar-se.

Á meia noite havia-se dado vista de hum pharol de rotação por BB da prôa e bem assim de hum outro ás 3 horas 20′. Ao amanhecer avistou-se o Cabo de Gate. Continuando o vento a refrescar acaçaparão-se os mastareos de JJ e metteo-se dentro o páo da Giba. Avistarão-se tantos navios n'esta singradura, que mal podérão contar-se, não sendo possivel marcar os rumos a que demoravão; só no quarto das 6 ás 8 contei 85 navegando quasi todos para E, e passando nós muito proximos de alguns, cuja nacionalidade ficámos ignorando porque não mostrárão a sua bandeira.

Dia 10 : 11 de Abril.—Sexta feira : Sabbado.

Tempo claro e bom, vento regular variavel, mar plano. Navegando como mostra o Bilhete ao longo da costa de Hespanha, que hé de aspecto árido e esteril. Ás 4 horas 45′ passámos em frente do porto de Carthagena onde vimos surtos differentes navios, entre os quaes avultava huma fragata. Pelas 9 horas 45′ avistou-se pelo través de BB hum pharol de rotação e ás 3 da madrugada outros dois pela mesma amura. Ao romper da aurora descobrirão-se as Baleares por BB da prôa a grande distancia. N'esta singradura, como nas antecedentes, encontrámos grande numero de navios, sendo o que passou mais perto, ás 10 horas da manhã, huma barca italiana que nos saudou com a bandeira, correspondendo-lhe nós, arriando e içando a nossa igual numero de vezes.

Dia 11 : 12 de Abril.—Sabbado : Domingo.

Optimo tempo, céo d'algumas nuvens soltas, horisontes leves e extensos, excepto ao SE, donde subio hum salseirito, que fez refrescar o vento, dando ligeiros chuviscos, e o mar com alguma ondulação pela prôa. Differentes navios á vista, sem nenhum içar bandeira. Ás 11 horas 30′ celebrou-se o Santo Sacrifico da Missa, ao qual assistio toda a guarnição, bem como os passageiros.

Dia 12 : 13 de Abril.—Domingo : segunda feira.

Bom tempo, atmosphera limpa, horisontes extensos, vento

fresco do NE ; N, mar de pequena vaga. Ás 6 horas 30′ deixou de ver-se a terra do N. do Cabo de S. Sebastião, começando então a descobrir-se os altos Pyreneos, com os seus pincaros esbranquiçados da neve que os cobre. Ás 17 horas e 30′ avistou-se a terra pela amura de BB, que pouco depois se reconheceo serem as ilhas de Hyeres. N'esta singradura, continuárão a ver-se quantidade de navios, como sempre.

Dia 14 : 15 de Abril.—Segunda : terça feira.

Bellissimo tempo, céo puro e claro, algumas nuvens por cima da terra, a qual se avista em distancia proximamente de 12′. Vento fraco de E. para ESE., mar chão. Navegando ao longo da costa de França, vendo-se Frejus, Carmes, Antibes, Nize, e outras povoações menos importantes. Ás 15 horas e 30′ avistou-se o pharol de Villa Franca, ás 17 horas e 30′ tomou-se o pratico, e debaixo das suas indicaçoens demandámos o porto, no qual entrámos ás 18 horas, amarrando o navio a huma boia 30′ depois. Em seguida atracárão duas embarcaçoens, huma com o empregado da saude, e outra com o delegado do capitão do porto, os quaes nos derão livre pratica. Logo após salvámos á terra com 20 tiros, faltando hum para completar a salva real, em consequencia do corneta fazer o toque d'ella cessar antes de concluida. Foi-nos agradecida esta cortezia pela fortaleza com igual numero de tiros, isto hé, 20.

Villa Franca tem hum aspecto miseravel, assemelhando-se hum pouco á nossa villa de Alcoutim no Guadiana. A bahia hé soffrivel, mas bem pouco concorrida, pois nem hum só vaso de alto bordo n'ella encontrámos.

Dia 14 : 15 de Abril.—Terça : quarta feira, amarrados á boia.

Optimo tempo, surtos no porto de Villa Franca. Céo claro e de ligeiras nuvens, soprando fracas aragens de cima da terra. Pelas 21 horas recebeo o Commandante hum telegramma de Lisboa, prevenindo-o de que Sua Magestade a Rainha devia chegar hoje a Villa Franca, em consequencia do que se

fizerão todos os preparativos para recebe-la devidamente. Ás 23 largou o primeiro escaler que devia conduzir Sua Magestade a bordo, com o Segundo Tenente Mattos, que levava o estandarte, e largou tambem a primeira canoa com o Commandante. Pouco depois chegou a comitiva real ao caes, o qual d'antemão fôra adornado com buxo e bandeiras, e decentemente alcatifado. Ás 23 horas e 30′ embarcou Sua Magestade e Sua Alteza, bem como as mais pessoas do seu séquito. Logo que isto succedeo, embandeirámos nos topes e subio a gente ás vergas dando-se os sete vivas do estilo. Sua Magestade atracou pouco depois, vindo Sua Alteza ao collo do Conde de Valle de Reis. Todo o estado maior da curveta se achava formado do portaló para ré, e teve a honra de beijar a mão aos reaes viajantes quando passárão pela sua frente. Em seguida ordenou Sua Magestade que se accendesse e pozesse prompto a largar.

Dia 15 : 16 de Abril.—Quarta : Quinta feira.

O mesmo tempo, lindissimo. Á 1 hora fui a terra buscar a carta de saude e participar ao governador da praça que Sua Magestade dispensava a salva da despedida, e concluido este serviço regressei a bordo, onde atracárão logo depois varios barcos, trazendo as bagagens, que se mettêrão dentro em poucos minutos. Ás 2 horas tendo o panno sobre fios, largámos a boia debaixo da direcção do pratico, e salvámos ao porto sem haver n'esta rapida faina a menor occorrencia digna de mencionar-se. Quando chegámos a posição conveniente, fizerão-se as marcações para o Ponto da Partida que vão no Bilhete acima, e soltámos o rumo para Genova, navegando ao longo da costa, muito perto della, tendo assim occasião de ver perfeitamente as differentes povoaçoens que lhe dão realce, como hé S. Remo, patria do distincto caudilho italiano Garibaldi, e outros não menos importantes. Os pincaros dos Alpes maritimos com as suas alvissimas cabelleiras de gêlo, projectando-se no horisonte a BB, nos prendêrão por muito tempo a attenção, contrastando com o terreno

marginal, de huma maneira encantadora. Ás 3 horas veio Sua Alteza para a tolda brincando com as suas aias, e perguntando os nomes de differentes cabos, e de outros objectos de bordo, e qual o seu serviço; para cuja explicação foi chamado o intelligente e bom camarada Dantas, que delicada e attenciosamente lhe ensinou varios nomes e fez braciar a verga do joanete da prôa, a fim de que Sua Alteza visse como funccionavão os braços, o que elle pareceo comprehender. Ás 5 horas pedio jantar, que lhe foi servido junto do mastro grande, onde se havia collocado antes huma alcatifa. A esta refeição assistio sua augusta mãe, que pouco depois tambem ali jantou, preferindo este logar á camara, onde o estremecimento e vibraçoens do helice a incommodavão. Mais tarde andou o Principe brincando e correndo em volta do cabrestante com Sua Magestade até pouco depois do sol posto, que se recolhêrão aos seus aposentos. Ás 7 horas marcou-se o Cabo de Melle por 18° NE. Ás 7 horas 30′ deo-se vista do pharol de rotação de Genova ao NE½ E. Ás 11 horas 30′ estando já muito perto do porto, fizerão-se duas tigelinhas para signal, e ás 12 horas entrámos dando fundo com o ferro de BB em 17 braças. Ás 13 horas 30′ atracárão varias embarcaçoens, com differentes authoridades tanto militares como civis, e pouco depois huma galeota para o serviço de Sua Magestade conduzindo o Almirante Commandante da Esquadra italiana e seu estado maior. Ás 16 dignou-se Sua Magestade receber os cumprimentos do toda esta gente, e ás 16 horas 20′ embarcou com Sua Alteza e mais comitiva, a fim de partir no comboio das 5 horas para Turim. Ás 8 horas salvámos á terra, e logo após ao Almirante, respondendo-nos huma das fortalezas. Depois suspendemos para nos irmos amarrar junto ao Molhe Velho, o que se levou a effeito depois do meio dia, ficando a *Bartholomeu Dias* entre as fragatas *Ré di Portugalo* e *Duqueza di Genova*.

Desde 16 de Abril até hoje 17 de Maio estivemos surtos, como consta do Caderno dos Quartos, que não traslado por não pertencer á Derrota.

Dia 17 : 18 de Maio.

Bello tempo, céo claro, calma. Ás 16 horas accenderão-se as fornalhas. Ás 16 horas 30′ chegou o pratico e principiou a faina de suspender, pondo-se em cima ás 20 horas o ferro de EB. Nesta occasião veio a bordo hum official da marinha italiana, perguntar da parte do Almirante, se nos seria necessario algum escaler ou espia para nos safarmos da amarração, retirando-se logo que lhe dissemos não carecermos de cousa alguma. Pouco depois continuando a suspender o ferro de BB. e reconhecendo-se que elle estava enrascado com outro da fragata *Ré di Portugalo,* veio hum mergulhador, com o serviço do qual se poz a amarração clara, e se conseguio suspender o ferro ficando safos.

Dia 18 : 19 de Maio.

O mesmo tempo. Esteve a bordo hum Official que veio agradecer em nome do Almirante a parte que esta curveta tomou nos festejos que tiverão logar. Continuando-se a suspender e tendo os dois ferros em cima, fomos fundear, por conselho do pratico, proximo do pharol do Molhe Velho. Ao meio dia salvou-se á terra com 21 tiros, e ao mar com 17, cujas salvas forão immediatamente correspondidas pela fortaleza. Pouco depois veio a bordo o Consul portuguez, ao qual se deo huma salva de 9 tiros. Foi o Commandante despedir-se do Almirante, regressando logo, içarão-se as embarcaçoens miudas, vierão para bordo seis passageiros, suspendeo-se, e foi-se navegando para fóra do porto, mas vindo nesse meio tempo ao mar o Principe Amadeu embandeirámos com a bandeira intaliana no tope grande, que arriámos ás 2 horas 30′ por estarmos fóra do porto. Ás 3 horas fizerão-se as marcaçoens indicadas no Bilhete acima para Ponto de Partida, que se determinou como igualmente nelle se diz.

Dia 18 : 19 de Maio.—Segunda : terça feira.

Optimo tempo, navegando como mostra o horario, tendo a terra á vista por EB, e bastantes navios seguindo differen-

tes rumos. Ás 11 horas e 30′ avistarão-se os pharoes de Villa Franca e de Antibes, e pouco depois o do Cabo de Camarate. Ás 17 horas as ilhas de Ityeres.

Dia 19 ; 20 de Maio. — Terça ; quarta feira.

Sempre o mesmo optimo tempo, bellissimo e limpo céo, horisontes finos e extensos, e o mar reflectindo o azulado da abobada celeste. Ás 6 horas deo-se vista da terra por EB da pròa demorando ás 8 o pharol do Cabo de S. Sebastião por 85° NO, magnetico deixando de avistar-se á meia noite. Ás 16, descobrio-se por BB, a grande distancia, a ilha Minorca, bem como grande numero de navios a diversos rumos, levando varias prôas.

Dia 20 ; 21 de Maio. — Quarta ; quinta feira.

Tempo claro e bom, céo de ligeiros stractos-cirrus, horisontes longuissimos, mar sem vaga, e vento muito bonançoso, quasi aragem. Continuando a descobrir-se a ilha Minorca até ás 3 horas e 30′ que deixou então de avistar-se. Ás 6 avistou-se o Cabo de Santo Antonio e a Ivissa por BB. Ás 7 horas houve toque, e formatura de postos em combate para exercicio. Pelas 8 horas começou a toldar-se a atmosphera e a fuzilar para o NO, descobrindo-se em todo o dia muitas vélas em varias direcções.

Dia 21 ; 22 de Maio. — Quinta ; sexta feira.

Continuando a navegar placidamente com optimo tempo. Ás 3 avistou-se o Cabo de Gate, que se marcou ás 4, por 80° NO da agulha, perdendo-se o seu alcance ás 8 da noite. Pelas 20 começou a refrescar o vento, e o mar a tornar-se picado, em consequencia do que se acaçaparão os mastaréus dos JJ. Ás 14 avistou-se o morro de Gibraltar, e dois vapores navegando como nós, bem como algumas embarcaçoens costeiras de Hespanha.

Dia 22 ; 23 de Maio. — Sexta feira ; sabbado.

O mesmo tempo que no dia anterior, vento OSO regular, mar chão, e continuando a navegar á vista de Gibraltar. Ás 6

horas passámos perto da Ponta de Europa, avistando-se logo após o porto e a cidade de Gibraltar. Ás 8 luzio na prôa o pharol do Cabo Spartel, ás 10 horas saimos o Estreito, tendo tambem ao nosso alcance os pharoes de Tarifa e de Trafalgar, que se eclipsárão no horisonte ás 13 da noite.

Dia 23 : 34 de Maio.—Sabbado : domingo.

Bom tempo, vento fresco do NNO : N. Ás 4 horas passámos perto da bahia de Sagres, onde se achavão surtos cinco hyates e huma barca desarvorada do mastareo de joanete de prôa, esperando que abonançasse a nortada, para montarem o cabo. Içámos bandeira e o nosso distinctivo, que foi reconhecido pelo telegrapho, perguntando-nos de lá, se estavamos de saude; o que se affirmou agradecendo tudo isto pelo codigo de Marryat. Continuando a navegar ao longo da costa montámos o cabo de S. Vicente ás 6 horas. Ás 16 avistámos o de Espichel, entrando a barra de Lisboa ás 18 e 30′. Ás 19 e 15′ estando em frente de Belem, stopámos a fim de darmos o registo, e logo que nos achámos desembaraçados seguimos rio acima, pegando na boia da nossa amarração ás 20 horas e 16′, trazendo por consequencia huma viagem de cinco dias e 16 horas do porto de Genova a Lisboa. Não podia ser melhor, nem mais feliz de ida e volta, conduzindo Sua Magestade e Sua Alteza com a sua comitiva da costa de França á da Italia em poucas horas, de hum modo o mais aprazivel que póde dar-se no mar.

N. B. Poderião talvez aqui referir-se os obsequios e attençoens havidas com os officiaes da *Bartholomeu Dias,* emquanto estiverão em Genova; porém como essas civilidades não pertencem á navegação deste navio, posto que ficassem agradavelmente registadas nos albuns de quem o guarnecia, deixão de mencionar-se, visto que não podem incluir-se nos *Quadros Navaes,* nem mesmo fazer parte de huma Epopêa Naval portugueza como esta que se vae escrevendo, por não haver facto notavel de manobra ou rasgo de valor que abrilhante a nossa Marinha.

XXI

CORTEZIAS NAVAES NO TEJO

Os cumprimentos maritimos parecem dever sido usados desde que houve navegação entre os povos cultos, por quanto, assim como de pessoa a pessoa, de corpos a corpos em terra, ha mostras de deferencia quando se encontrão, do mesmo modo no mar, deverião haver signaes de cortezia de navios para navios; mas não investigando agora donde este uso veio, por ser tudo que respeita ao mar tão confusamente descripto que mal se faz ideia dos nomes que tinham os cabos, as antenas, as vêlas, as manobras, e as fórmas dos vasos antigos, tratarei apenas das saudaçoens, ou civilidades navaes, desde que se achão definidas, geralmente aceitas e até decretadas e postas em pratica, já no velho, já no novo mundo até aos nossos dias.

A primeira noticia que achei relativa a esta materia, vem nas *Perigrinaçoens de Fernam Mendes Pinto,* a pag. 75 do cap. LVI, quando elle relata o encontro que houve com o junco de *Quiai Panjão,* que veio arribando sobre o de Antonio de Faria para o atacar; diz elle: «Quiz N. Senhor que lhe enxer«gámos na quadra huma grande bandeira de Cruz, e no chapi«téo muyta gente com barretes vermelhos, que os nossos na«quelle tempo costumávão muyto trazer quando andávão de «armada, pelo que assentámos que erão Portuguezes que po«dião vir de Liampóo, e ir para Malaca, como naquella mon-

«ção sempre costumávão, e dando-lhe nós tambem sinal de «nós para ver se nos conhecião, tanto que enxergárão, que era«mos Portuguezes, derão todos huma grande girta, e amay«nando ambos os traquetes de romania em sinal de obedien«cia, e despedírão logo hum balão muito esquipado com dois «Portuguezes, a ver que gente eramos, os quaes tanto que nos «reconhecerão, e se affirmárão... etc.».

Desta narração de Mendes Pinto, que em parte já escrevi a pag. 231 do tom. 2.º destes *Quadros*, tratando das Continencias Navaes, e que agora repito para lhe applicar as que ultimamente se fizerão no Tejo[1], se conclue que érão mostras de obediencia, vai por trezentos annos, *amaynar os traquetes de romania*, isto hé, á pancada; mas o que érão esses traquetes, para se avaliar a manobra do amaynamento? Os juncos, tem apenas dois grandes mastros da casa mestra para a proa, e um curtissimo á ré, sem enxarcias, nem estáes; cada mastro comporta huma unica véla, e este arvoredo e panno, são iguaes nos ditos Juncos, nas Sommas, e nas Lorchas; mas quando taes typos variassem nas tres classes das embarcaçoens do Celeste Imperio, e ellas tivessem hum arvoredo tão numeroso como o *Minotaur* ou *Great Western*, nem por isso terião mais do que hum só traquete, como sempre tiverão, e hoje usão os vasos de todas as artes, e ostentão esses colossos fluctuantes que por vezes hão surgido no nosso porto em frente de Lisboa. Logo, os *traquetes*, não podem tomar-se por vélas, mas sim por partes das mesmas, e estas partes, no caso em questão, para quem hé marinheiro, devem intender-se os punhos de sotavento, porque, se arriassem a respectiva amura a cada huma das vélas ficavam empandeira-

[1] Já preveni o leitor de que ha de achar repetiçoens nesta obra, de nomes de authores e de textos, de factos, e de circumstancias que tem applicação a successos diversos, e a diversos sujeitos, porque, nem ha novos exemplos a produzir, nem outros authores a mencionar, os quaes não se inventão ou crião á medida do nosso desejo, para variar, e tornar menos monotonas estas chronicas maritimas, que o empenho de falar das cousas navaes trazem á lembrança.

das: portanto os traquetes que se amaynárão devião ser os punhos de sotavento, largando-se as escôtas por mão. Assim, a cortezia que se usava no tempo em que Fernam Mendes percorria em pirata os mares da China, consistia em se arriarem as escôtas, cuja mostra de *obediencia* ainda hoje tem logar, quer entre navios de alto bordo, quer entre embarcaçoens miudas. E com effeito huma tal manobra, hé realmente significativa, pois o navio ou barco empavezado com todas as suas vélas cheias á feição do vento, que larga as escôtas por mão, como quando se quer alliviar a embarcação de huma rajada dura que lhe póde comprometter o arvoredo e a propria segurança do vaso, e isto para não passar o portaló ou a proa de outro a quem quer dar mostras de respeito, e de *obediencia*, hé para o navegador experiente hum acto de cortezia muito de agradecer. Esta manobra que faz perder a carreira, áquelle que a leva bem seguida, iguala por certo, á demora que o caminhante em terra pratica para outro lhe passar a diante. Agora porém, quanto ao modo de desempenhar taes civilidades, podem ainda usar-se outras maneiras de proceder, que deixo de referir, posto terem aqui logar; mas tornarião a conclusão do artigo, e o conhecimento do facto principal a que me refiro muito distantes, sem comtudo deixar de lembrar que na Oitava LXX dos *Lusiadas,* onde Camões diz: *E os traquetes das gavias tomar manda,* se devem intender os *traquetes* pelos punhos das gavias, porque estas não tem nenhuns traquetes. Tem hoje, que não tinham naquelle tempo, *cutellos,* que são vélas supplementares de brim, porém nunca traquetes, as quaes se issão nos laizes das gavias, e vão amurar em huns páos que se botão fóra nas vergas de papafigos cingidos por huns áros fixos nos laizes d'ellas.

As cortezias pois, podião, e podem fazer-se ainda hoje com o panno das embarcaçoens e com estas mesmas, e tambem com os distinctivos dos commandantes e até com as bandeiras nacionaes, como decretou Luiz XIV nas suas Ordenanças Navaes de 1689, que extractarei, para provar que as salvas, continencias ou cortezias maritimas, além de se fazerem com

manobras, com o panno dos navios, largando as escôtas das vélas rasteiras e arriando as adrissas das vélas altas como sobres e juanetes, e até a bujarrona, tinhão logar amaynando-se as bandeiras nacionaes e insignias dos commandantes, de que foi exemplo o facto acontecido no tempo de Henrique IV, quando este monarcha mandou Sully cumprimentar Jacques I pela sua exaltação ao throno em hum navio desarmado que levava a bandeira nacional de França no tope grande: huma náo de guerra ingleza mandada ao seu encontro para lhe fazer honra, principiou pelo forçar a tiros de canhão, a arriar a mesma bandeira, debaixo do pretexto, da soberania da Inglaterra sobre os mares. «Era d'este modo, diz *Pa-*«*cini*, que Henrique IV pagava o soccorro que Izabel lhe tinha «fornecido. O Rei Jacques foi muyto civil com o Embaixador, «e a sua comitiva, mas não desapprovou a conducta do seu «Capitão.»

Deixando porém de historiar outros factos a este respeito, citarei apenas alguns artigos da Ordenança da Marinha de 1689, nos quaes Luiz XIV prescreveo a maneira e termos das salvas dos seus navios de guerra, diz o Artigo 1.º:

«As náos do Rei, levando bandeira de almirante, de vice-«almirante, cornetas, e flamulas salvarão as praças maritimas, «e principaes fortalezas dos Reis, e a *salva* lhe será respondida «tiro por tiro ao almirante e vice-almirante, e aos outros por «hum menor numero de tiros, seguindo o signal do commando.

«As praças e fortalezas de todos os outros Principes e das «Republicas, salvarão primeiro o almirante e o vice-almirante, «e a *salva* lhe será respondida por hum menor numero de ti-«ros pelo almirante, e tiro por tiro pelo vice-almirante. As ou-«tras bandeiras inferiores salvarão primeiro. Mas as praças de «Corfu e Cefalonia, e as de Nice e Villafranca em Savoia serão «salvadas primeiro pelo vice-almirante. Finalmente nenhum «navio de guerra salvará huma praça maritima sem ter a cer-«teza de que a *salva* lhe será correspondida.»

«2.º As náos do Rei, levando bandeira, e encontrando as «dos outros Reis, levando bandeiras iguaes ás suas, exigirão

«a *salva* destas, em quaesquer mares e costas que se faça o «encontro; o que se praticará tambem no encontro de náo a «náo, ao que os estrangeiros serão constrangidos pela força, «se recusarem faze-lo». (Quer dizer: Fogo, e huma campanha inesperada, como se fosse entre inimigos. Os militares do exercito em terra não estavão expostos a taes combates, por isso o nosso Regimento Provisional estabelecia sahir a barra promptos a entrar em combate, considerando a sahida logo= campanha=.)

«3.º O vice-almirante e o contra-almirante, encontrando a «bandeira almirante de outro qualquer Rei, ou o estandarte «real das galeras de Hespanha salva-las-hão primeiro. A náo «levando bandeira almirante, encontrando no mar estas gale«ras, se fará salvar primeiro por aquella que levar o estandarte «real».

«As esquadras das galeras de Napoles, Sicilia, Sardenha e «outras pertencentes a El-Rei de Hespanha, não serão trata«das senão como galeras patronas, ainda que levem estan«darte real, e serão salvadas primeiro pelo contra-almirante: «mas o vice-almirante d'ellas a *salvará*, e as obrigará a esta «deferencia se ellas se recusarem dar-lha. A mesma cousa terá «logar para as galeras levando o primeiro estandarte de Malta «e de todos os outros Principes e Republicas. A respeito da «galera patrona de guerra, todas as náos de guerra France«zas exigirão d'ella a *salva*.

« As náos levando cornetas e flamulas, salvarão as bandeiras «d'almirante e contra-almirante dos outros Reis, e contentar«se-hão que lhe respondão, ainda que seja por hum menor «numero de tiros.»

«5.º As náos dos menores estados, levando bandeira al«mirante, e encontrando a de França, arriarão a sua bandeira «e salvarão com vinte e hum tiros de canhão; e o almirante «de França tendo respondido á *salva* sómente com treze ti«ros, os outros issarão a sua bandeira.» (E esta?!)

«Os vice-almirante e contra-almirante (de França) serão «salvados da mesma maneira pelos menores estados. O seu

«almirante salvará igualmente primeiro o vice-almirante e «contra-almirante de França, mas elle não amainará a sua «bandeira senão ao almirante; de sorte que esta differença «de amainar a bandeira, não será dada pelos menores esta-«dos, se não ás bandeiras iguaes ou superiores.»

«As náos do Rei, levando corneta, salvarão o almirante dos «menores estados, e far-se-hão salvar por todas as outras «bandeiras desses mesmos estados.»

«6.º Quando se arvorar a bandeira almirante, seja nos «portos ou no mar, ella será salvada pela equipagem da náo «em que se issar, com cinco gritos de viva o Rei, e as outras «náos a salvarão amainando a sua bandeira, sem atirar tiros «de canhão. A bandeira do vice-almirante será sómente sal-«vada por tres gritos de toda a sua equipagem; o contra-al-«mirante e cornetas, por hum grito; e a respeito das flamu-«las, ellas não serão salvadas.»

«7.º As náos do Rei, trazendo bandeira de vice-almirante «e contra-almirante, encontrando no mar a bandeira almi-«rante, salva-la-hão de voz, amainarão as suas bandeiras, e «arriarão as suas vélas altas.»

«8.º O contra-almirante, as cornetas ou outras náos de «guerra, abordando o vice-almirante, salva-lo-hão sómente «de voz, passando á ré para arribar a sotavento. As náos de «guerra, que não trouxerem nem bandeiras, nem cornetas, «encontrando-se no mar, não pedirão nenhuma *salva*.»

«9.º Quando houver varias náos de guerra juntamente, não «haverá senão o commandante que salve.«

«10.º Hé prohibido a todos os commandantes e capitães «Francezes, salvar as praças dos portos e enseadas do reino «onde elles entrão e fundeião ordinariamente, como tam-«bem dar tiros de canhão, em occasioens de revistas e de vi-«sitas particulares, que possão ser-lhe feitas a seus bordos.»

«11.º O almirante, o vice-almirante, o governador da pro-«vincia, fazendo a sua primeira entrada no porto, serão só-«mente salvados de canhão. A náo tendo bandeira de almi-«rante n'hum porto, responderá á *salva*. O Rei achando-se

«em pessoa nos seus portos ou nas suas náos, será salvado «de tres salvas de toda a artilheria, das quaes a primeira será «com bala.»

No nosso Regimento Provisional para serviço e disciplina da Armada, de 1796, alguma cousa se estabelece ácerca das continencias navaes, especialmente quando sobem a bordo dos navios de guerra ou passeão pelo rio, Suas Magestades e Altezas: porém não se encontra em nenhum artigo o preceito de amainar a bandeira nacional, salvo nos funeraes, como sempre se praticou pois no Artigo XXXVII diz-se o seguinte:

«Quando succeda passar Sua Magestade, ou Suas Altezas, «á vista das suas Esquadras, ou Navios, pegarão em armas «a guarda, dos Destacamentos, e apresentando as armas, to-«carão os Tambores a Marcha; e quando passarem mais pro-«ximos a cada hum dos Navios, lhe gritarão sete vezes: *Viva «a Rainha:* tendo desde logo a gente sobre as Vergas.» (Não manda pois *salvar* nem amaynar as bandeiras.)

XXXVIII

«Subindo a bordo dos Navios de Sua Magestade, Ministros, «de Estado, Conselheiros do Conselho do Almirantado, do da «Guerra, Marechaes do Exercito, Tenente General Comman-«dante em Chefe de alguma Esquadra, ou encarregado do «Governo das Armas da Provincia, em cujo Porto, ou Bahia «surgirem os referidos Navios; a Companhia que se achar de «Guarda se formará sobre a Tolda, apresentando as armas, «fazendo os Officiaes d'ella as Continencias devidas, e tocando «os Tambores a Marcha, e tendo a gente nas Vergas; porém «se Sua Magestade, ou Altezas, andarem no mar, tocar-se-lhe-«ha somente *Tres Rufos.*»

XXXIX

«Aos Tenentes Generaes lhes apresentará as armas a Guar-«da, farão os Officiaes as Continencias, e os Tambores tocarão «*Tres Rufos.*» (Não tem pois gente nas vergas.)

XL

«Aos Chefes de Esquadra, e Marechaes de Campo, o mes-
«mo que aos Tenentes Generaes, mas unicamente *Dois Rufos.*»

XLI

«Aos Chefes de Divisão, e Brigadeiros, o mesmo que aos
«sobreditos; mas unicamente *Hum Rufo.*»

XLII

«Aos Capitães de Mar e Guerra, e Coroneis do Exercito de
«Sua Magestade, receberá a Companhia que estiver de Guar-
«da com as armas ao hombro, e com os seus Officiaes na
«frente, sem outra alguma continencia.»

XLIII

«A todos os sobreditos Officiaes de Marinha se lhes farão as
«honras immediatamente superiores á sua Patente, quando
«algum d'elles commandar em Chefe, ao Capitão de Mar e
«Guerra as de Chefe de Divisão, etc.»

XLIV

«Aos Capitães de Fragata, Tenentes Coroneis, Capitães Te-
«nentes, e Sargentos Mores, lhes apresentará a arma toda a
«Sentinella, junto da qual passar qualquer dos referidos Offi-
«ciaes, etc.»

Nas Honras Funebres aos Officiaes da Real Armada, esta-
belecidas pelo Conselho do Almirantado em Provisão de 14
de Janeiro de 1798, das quaes citarei apenas algumas para
não alongar mais a materia, diz-se:

«Falecendo o Presidente, ou qualquer dos Generaes Con-
«selheiros do conselho do Almirantado, arriarão as suas Ban-

«deiras a meio páo todos os Navios que estiverem armados «no Porto desta Capital, atirando de quarto em quarto de «hora o Navio Commandante hum tiro de peça, até ao tempo «em que o corpo se der á sepultura; e nesta occasião pegarão «em armas todas as Tropas embarcadas nos referidos Navios, «e farão tres descargas de mosquetaria, no fim das quaes «salvará o Navio Commandante com dezenove tiros de arti«lheria.» (Segue as honras em terra, etc.)

«Estando embarcado, commandando qualquer Esquadra, «se lhe farão as mesmas sobreditas honras, tendo meio arrea«da a sua Insignia o Navio, em que elle estiver, até ao tempo «da ultima salva, em que será totalmente arreada. Se falecer «a bordo, o esperará a Divisão que o deve acompanhar no lu«gar do desembarque, e então lhe serão feitas no mar as ul«timas honras, e salvas no momento em que o corpo desem«barcar do Navio.»

«Falecendo hum almirante, estando em terra, lhe serão só«mente feitas as mesmas honras pela Real Brigada da Marinha «do modo estabelecido para os Conselheiros do Almirantado; «porém se estiver embarcado commandando, arrearáõ os Na«vios do seu commando as Bandeiras, e a sua particular Insi«gnia a meio páo, atirando o Navio, em que a tiver arvorada, «hum tiro de peça de meia em meia hora, até sahir o corpo «de bordo, ou se dar á sepultura, falecendo em sua casa. En«tão se lhe farão a bordo as tres descargas de mosquetaria «por todas as tropas embarcadas, e huma salva de dezesete «tiros de artilheria pelo Navio em que se achava».

Continúa assim, até aos officiaes subalternos, tratando dos falecimentos andando á véla, estabelecendo o seguinte:

«Acontecendo ser o falecimento de hum Official General, «ou outro qualquer Official, andando á véla, se lhes não farão «outras demonstrações funebres, mais do que as tres descar«gas de mosquetaria, quando se lançar ao mar, á excepção «sómente do Commandante em Chefe da Esquadra, em cujo «obsequio se lhe fará naquelle acto a salva de artilheria, que «lhe competir pela sua Patente, a menos que qualquer outro

«mais importante objecto da Navegação, e circumstancias da «Commissão fação necessario omittil-a nesse momento, em «que tambem se devem largar Bandeiras em funeral», etc.

Do exposto se vê que arriar as bandeiras, só em acto funereo, e nunca por continencia entre nós; porém ultimamente adoptou-se este uso que deixou de ter aquella significação de abatimento exigida nas Ordenanças de Luiz XIV e preeminencias maritimas da Gran Bretanha no seculo passado. Hoje hum navio de guerra de qualquer nação que entre n'hum porto amigo, ou passe no alto mar pelo travez de outro navio, faz menção de arriar a sua bandeira, a cuja cortezia corresponde o navio saudado, arriando tambem a sua, ou arriando as suas vélas altas. Aqui no Tejo, muitas vezes, se repetem estas civilidades; e foi por causa de huma destas, praticada ultimamente pelo navio chefe da Esquadra ingleza do Rear Admiral Warden, o *Minotaur*, que me lembrei fallar no assumpto, a fim de comprovar quanto a doçura dos costumes e a civilisação actual tem feito desterrar d'entre os navegantes, os motivos de conflictos, e provocaçoens que os trazião em perigos inesperados, e riscos de soffrerem e os seus respectivos paizes, huma guerra inopinada sem rasão ou antecedentes. Eis o facto que deo origem ao presente artigo:

No dia 14 de Dezembro proximo preterito sahio a esquadra ingleza do commando do referido Rear Admiral Warden, manobrando o navio chefe, o *Minotaur* e o *Achillis* de maneira que, mal largárão das suas amarraçoens vierão passar pela poppa da curveta *Bartholomeu Dias*, tocando o hymno nacional portuguez e fazendo por tres vezes as saudaçoens com as suas bandeiras, a cujas civilidades, e cortezias, o immediato da curveta Snr. Capitão Tenente Tavares, bem como o Tenente de quarto Snr. Mattos, mandárão formar a guarda, d'armas apresentadas, no tombadilho, de maneira que bem se visse a continencia, e correspondêrão á saudação da bandeira, mandando igualmente amaynar por tres vezes a da *Bartholomeu Dias*. Os dois navios inglezes, depois d'estas despedidas aos donos da casa, forão despedir-se dos hospedes d'ella, isto hé,

forão igualmente cumprimentar a fragata *Tethis* do almirante Molaco, a bordo da qual ainda derão os francezes maiores demonstraçoens de agradecimento, porque, além das feitas pelo navio almirante portuguez, recebêrão a continencia com a marinhagem na enxarcia e dando-lhe tres *vivas*. A fragata *Pallas*, que levou mais tarde hum pouco o vapor *Supply* a reboque, por ter entrado com avaría na maquina, essa sahio, e foi seu caminho logo em direitura á barra, sem fazer manobra, ou continencia alguma. No entre tanto, para quem hé Marinheiro, e sabe apreciar as cousas maritimas, sentio grande prazer nestes obsequios feitos á bandeira Portugueza por hum Official General da Marinha Britannica, e devem igualmente congratular-se de os haverem recebido, não só os pertencentes a esta Arma, se não todos que estão no caso de avaliar o que significa o facto de se arriar a bandeira de huma grande nação, como a Ingleza, diante da bandeira de hum contra almirante portuguez, e bem assim, do modo por que os Officiaes servindo a bordo da curveta *Bartholomeo Dias*, souberão corresponder á civilidade praticada no Tejo, pelo Contra-Almirante inglez, com os seus navios *Minotaur* e *Achilles*. Em terra, das eminencias da cidade, nenhum destes actos se avaliou, nem pareceo apreciar-se, porém todos os competentes que poderão, e souberão conhecer-lhe a significação, hão-de dar-lhe o devido valor, e bem dizer quem os praticou, tanto na maneira de os dispender, como no modo de os gratificar.

XXII

HUM EPILOGO DE HISTORIA MARITIMA

A instancias do meu excellente amigo Antonio Feliciano de Castilho escrevi huma Nota sobre o thema maritimo que elle me deo, da versão dos *Fastos* de Ovidio em verso portuguez, constante dos versos seguintes:

«Convem á deusa bella os bellos dias
«Filha do mar, ao mar convida os lenhos
«Das carrancas do inverno al fim seguros.

Esta Nota levou-me por diversas consideraçoens, e pela minha paixão por cousas navaes, a longo e aturado estudo, do qual resultou, compôr eu hum epilogo, ou resumo de historia do mar, desde que os antigos fallaram delle até os nossos dias, tirando dos factos apontados referencias, e allusoens honrosas ao povo portuguez, merecendo que o mesmo erudito amigo, com o seu favor costumado a tudo meu, inculcasse este trabalho na *Advertencia* que vem a pag. 400 do Tomo 2.º da parte 2.ª da obra citada nos termos seguintes:

«Reiteradas instancias epistolares empregou o autor d'este «livro para obter do nosso incomparavel escriptor maritimo «Celestino Soares uma nota pera esta exposição geral da lit«teratura portugueza do nosso tempo; de tudo lhe fez bom«barato para vencer as esquivanças da sua modestia, e ainda

«assim não foi rigorosamente uma nota que lhe extorquiu; foi «apenas uma carta que ahi vai figurar por nota.

«Saíu ella escripta com toda a ingenua despretenção da fa«miliaridade, sem plano nem systema; hé uma conversação «d'um portuguez d'antiga tempera, sempre fervente de amor «patrio, sempre enthusiasta pelo mar, ainda crente na nossa «estrella velha, copioso, mais que todos nos conhecimentos «e nas historias da navegação. A proposito do pequeno mote «que se lhe deu conversa como quer que as idéas se lhe offe«recem, mas sempre judicioso, facil, instructivo; reconhece«se aqui o mesmo auctor d'aquelles tão interessantes folhetins «maritimos, do que oxalá algum editor (se em Portugal ha «editores) nos fizesse um dia collecção. O que não consente «duvida, hé que esta carta, nota, palestra, desabafo, ou como «melhor se lhe deva chamar, deixará muita noção nova, e de «proveito ao espirito de quasi todos os leitores.»

Ora, ninguem por certo espera encontrar n'hum livro de versos o resumo da historia do mar e de tudo que lhe hé relativo, ignorando-se por tal respeito quanto alli se diz, e o trabalho que houve em tal recopilação, occorrendo-me agora a idéa de a reproduzir n'este quarto volume dos *Quadros Navaes e Epopéa Naval Portugueza,* onde tem mais cabimento e onde o leitor que buscar noticias maritimas, as encontrará mais logicamente do que na interessante versão dos referidos Fastos; mas não querendo roubar a esta mimosa aureola do afamado Poeta a prioridade de tal publicação, nem a posse que lhe conferi d'este escripto, farei por tratar da materia, dando-lhe nova fórma, ainda que diga as mesmas cousas, porque não ha outros authores a consultar, nem factos diversos que referir. Assim, hão de apparecer no novo trabalho que emprendo muitos periodos iguaes áquelles da nota em questão, pois, como acabei de dizer, não hé possivel inventar cousas diversas das acontecidas, faltando á verdade, e fallar ácerca do mar e da marinha, sem recorrer a Atheneu, a Virgilio, Plinio, P.^e Fournier, Romme, Saverien, Jal, etc., apresentando os seus juizos, e concluindo d'elles, de modo opposto, ao que

então me pareceo acertado: prevenindo a quem tiver a paciencia de folhear o presente livro, de que pouca differença ou nenhuma encontrará no seguinte Epilogo da Historia do Mar, comparando-o á Nota vigesima setima da traducção dos Fastos citados. Deixando-me de mais preambulos, passarei a occupar-me do objecto principal que me trouxe a terreiro dizendo quanto podér achar a proposito que o torne interessante, e sempre em honra do meu paiz.

A pagina 135 do tomo 3.º dos *Quadros Navaes* repeti eu a sentença de Santo Agostinho: *Qui navigat mare, enarret pericula ejus,* a proposito de quem falla d'elle sem saber; e como a historia da navegação mal póde suppor-se escripta por quem primeiro sulcou as ondas, por isso, tanto pela ignorancia dos primeiros navegadores, como pelas informaçoens por elles dadas a quem tratou de as colligir, que mal as percebia, e alterava o sentido de palavras pouco usadas ou desconhecidas em terra, a mesma historia se tornou confusa, e até inintelligivel, para quantos entendem da profissão, parecendo quasi tudo que se lê da marinha dos seculos passados, hum romance, huma fabula, hum sonho, como são todas as noticias de objectos, criaçoens, systemas e crenças religiosas, ou pontos de fé que resumbrão da noite dos tempos e remotas tradiçoens da antiguidade.

Daqui vem os absurdos transmittidos dos imaginosos gregos até nós ácerca das cousas do mar, como a existencia do navio de oiro que transportava o sol durante a noite desde o poente ao occidente, de que nos dá relação *Voss* no tomo 1.º, pag. 27 das *Lettres mythologiques* «De manhan o sol saía do «Oceano oriental; á tarde precipitava-se no occidente: hum «navio de oiro, obra mysteriosa de Vulcano, o conduzia veloz«mente pelo norte ao Oriente.» E por outras inverosimilhanças iguaes áquellas de conduzirem a sua náo *Argus* por terra doze dias, fugindo das tropas colchidas desde Phasis até ao Oceano oriental, e do Golpho Syrtico ao Mar Mediterraneo, collocando-a por fim na abobada estrellada, interceptando a Via Lactea pelo Circulo Antartico, fazem desconfiar do que dizem relati-

vamente ao mar, e dos navios que primitivamente fenderão a agua salgada. Portanto o unico meio que achei de tratar o assumpto, foi ir citando os pontos em que os authores de melhor nota parecem concordar referindo-se á Marinha, sem esconder a origem donde me veio a cousa, ou facto mencionado como se vai ver, servindo este pouco que acabo de dizer de introducção ao Epilogo seguinte:

No começo da navegação as embarcaçoens érão tão frageis, e os navegadores tão inexperientes, que só as arriscavão no verão, recolhendo-as no inverno, como refere Horacio no livro 1.º:

Solcitur aeris hyems grata vice veris et favonis
Trahuntque siccas machinaeque carinas

A este respeito diz tambem *M. Saverien:* «A fragilidade «destes navios era tal, que não ousavão deita-los ao mar senão «na bella estação. No fim do estio arrastavão-nos para terra e «cobrião-nos até á primavera, com tanto cuidado quasi como «nós conservâmos as nossas laranjeiras na estação chuvosa.»

Assim procedião os antigos. Mas que juizo se poderá fazer desta usança de outras eras, relativamente á grandeza ou pequena robustez dos navios, se hoje, depois de tantos progressos nas sciencias, tanta communicabilidade entre os povos, a navegação e a arte e meios de navegar estão na sua infancia, e quasi n'aquelle estado de atrazo que estes authores apontão em algumas partes do mundo, sobretudo naquelle ponto do globo, que parece ter sido o primeiro a civilisar-se, e que apresenta monumentos da mais remota industria e poder social dos seus habitantes?! Que juizo se poderá fazer, comparando os baixeis do Indostão, das costa da Arabia, Sino Persico, mares Roxo e da China que se recolhem no inverno, a esses de que falla Horacio? Que idéa faremos da sua fórma, tamanho e qualidades nauticas, á vista dos Juncos do Celeste Imperio, construidos de modo, que não virão por d'avante, e se recolhem no primeiro porto de abrigo em conjuncção de Lua? á vista dos Patamarins, Sibares, Manguerins, Pallas, Al-

PATAMARINS DO INDUSTÃO

mandias, Paráos, Terradas e mais embarcaçoens da costa do Malabar, de Coromandel e das ilhas asiaticas, as quaes se espalmão em terra, e se cobrem de bambus e folhas de palmeira quando ventão aquellas medonhas tormentas que reinão nos mares orientaes?

No meio de tudo isto, como foi que os europeos, e mais do que elles todos, nós os portuguezes, desprezando quanto a imaginação apoiada em factos, criára de mais horroroso sobre as ondas, rompemos essas pêas que circumscrevião toda a nautica a huma rachitica cabotagem, e nos aventurámos a descobrir novos mares, novos céos, novas estrellas e novos mundos?! O que fomos em relação aos outros povos civilisados nessa quadra de prodigios sociaes em que tivemos tão grande quinhão, e o que somos em relação ao actual desenvolvimento dos conhecimentos humanos, dos outros paizes?! Como operámos tantas maravilhas? De algures nos veio a iniciativa dos commettimentos de então, sendo huma d'ellas a que mais nos moveo a esses rasgos de audacia nunca imaginados, aquella de que falla *Malte Brun* no tomo 1.º, liv. XXI, pag. 478 da sua Geographia. Diz elle: « Os portuguezes, con«seguindo expulsar os mouros do seu paiz, perseguiram até «ás praias d'Africa estes inimigos do nome christão. Quize«ram exterminar a sua religião, mas quizeram sobretudo «apoderar-se das suas riquezas. Cada nova victoria arrastava «huma expedição. Viram-se correr a Portugal todos esses a «quem animava o gosto das emprezas, todos esses a quem «atormentava a necessidade de gloria. Ao lado dos Italianos «e dos Castelhanos, viram-se os Flamengos e os Allemães ri«valisar de audacia com os Portuguezes. Hum cavalheiro Di«namarquez fez admirar o seu valor, como Martim de Bo«hemia a sua sciencia. As damas de Lisboa concorreram «poderosamente para exaltar este enthusiasmo universal: «ellas recusavão a sua mão áquelles que não fazião as suas «provas de valentia nas margens africanas. Em fim a bussola, «invenção d'incerta origem, permittio aos maritimos afastar«se das costas, e percorrer o alto mar. Todavia, foi principal-

«mente aos successos brilhantes obtidos em frente de Ceuta, «e á louvavel curiosidade do infante D. Henrique, que a geo-«graphia devêo a renovação da navegação á roda da Africa, a «descoberta dos paizes que se estendem desde cabo Nunes até «ao cabo Guardafui, e emfim o conhecimento mais exacto do «Indostão, e das regioens meridionaes da Asia desde Ceylão á «Nova Guiné até essa epocha envoltas nas trevas da fabula.»

Alem d'este juizo apresentado por *Malte Brun* das causas que excitárão o animo portuguez a emprezas até então desconhecidas, vem ainda na *Encyclopedie Nouvelle,* tomo 3.º, pag. 676, o seguinte que o corrobora: «O principio deste «movimento d'expansão, em virtude do qual a Europa, abrin-«do a si mesma huma carreira politica infinitamente maior do «que as das naçoens mais conquistadores dos tempos antigos, «lançando-se no espaço d'hum seculo, como soberana nas «duas Indias, deriva talvez menos do genio de Christovam «Colombo, do que, do magnanimo Principe Henrique de Por-«tugal. Foi elle que, desde o decimo quinto seculo, deo o si-«gnal da proxima grandeza das potencias navaes. Nascido ás «bordas do Atlantico, os olhos incessantemente virados para «este vasto mar, pela posição desesperada do throno, conce-«beo o audaz projecto de o dominar e tornal-o a base da pros-«peridade do seu paiz; pondo de parte os processos ordina-«rios da concorrencia politica, fechado no seu gabinete do «Cabo de S. Vicente, no meio d'hum conselho de astronomos «e navegadores, indagou a maneira de submetter á marinha «de Portugal, o littoral ainda não explorado do continente «africano, e como, conduzindo as suas expedições até á India, «rodeando esta longa peninsula, poderia só pela unica supe-«rioridade de hum novo caminho, tirar em proveito de Por-«tugal e da Europa inteira, aos orgulhosos costeiros de Ge-«nova e de Veneza, o sceptro faustoso do commercio oriental. «Foi elle que, por suas instigaçoens e recompensas animou «pouco a pouco os maritimos, a se aventurarem sobre os de-«sertos muito tempo temidos do immenso Oceano; foi elle «que dispertou o zelo da geographia, a ambição das desco-

«bertas, a paixão das viagens longiquas, as quaes desafião o «espirito ao aperfeiçoamento da arte nautica; foi elle que fez «sahir do seio de seu instituto naval a preciosa invenção do «astrolabio, e que juntando á bussola, já usada havia muito «pelos Venezianos e Genovezes, este complemento indispen«savel, estabelecêo os fundamentos da navegação do alto mar. «Colombo foi hum discipulo d'este grande principe: sahido «de Genova, chegou á corte de Portugal e foi ahi que se in«struio; foi ahi, no meio dos geographos convocados de to«dos os pontos da Europa pelo rei de Portugal, que elle se «iniciou nas novas aspiraçoens da sciencia; foi ahi, com as cos«tas voltadas para as columnas d'Hercules, que se familiarisou «com o Oceano, e deixou pouco a pouco apoderar-se da sua «alma, o desejo ardente de navegar na India. Tirai Colombo «de Portugal, lançai-o com todo o seu genio e o seu animo «em Tyro, ou Alexandria, e não sómente a idéa de hir á In«dia pelo caminho que faz o sol, nunca lhe lembrará, se não «mesmo quando o acaso lha traga á cabeça, elle não será tão «louco que a ella se entregue, sabendo que isolado no meio «do Oceano, sem guia, e sem linhas de costas para se dirigir, «ficará tão cego e mais abandonado do que Ullysses nas suas «fabulosas veredas.»

A par destes louvores á gente portugueza, não será deslocado o elogio que, na mesma *Encyclopedie Moderne* se faz ao cantor das preeminencias de Portugal, diz-se alli: «Vê-se que «este grande poeta não se julgava com direito de mal dizer de «Deos, porque tinha sido do agrado de Deos, fazel-o pobre e «desterrado como tantos outros de seus irmãos. Quando os «entes que mais queridos lhe érão e mais caros sahírão desta «vida e o deixárão só, elle gemêo, porém não deixou que as «lagrimas lhe cegassem muito tempo os olhos; e porque éra «miseravel, obscuro, e desconhecido, não se apressou a con«cluir que éra preciso desesperar para sempre da salvação da «sua patria e da fortuna do mundo. A vida de Camões, bem «sentida e fielmente pintada, seria hum bello estudo de psi«cologia moral, para se offerecer á admiração da mocidade do

«nosso tempo, por momentos tão molle e tão esmorecida. «Hum dos nossos mais celebres contemporaneos disse com «huma grande felicidade de expressão: O verdadeiro homem «de bem he hum artista a seu modo que representa na sua «nobre vida a parte mais admiravel do bello. Tal foi Camões: «o seu poema dos *Lusiadas* hé bello; mas a sua vida foi ainda «mais bella do que o seu poema.» Quem sentir como *MM. Leroux* e *Reynaud* para apreciar o que elles dizem na *Encyclopedie Moderne* ácerca dos Portuguezes, e do cantor dos seus heroicos feitos, não póde deixar de admirar e amar Camões, honrando-se de ter a mesma patria que alimentou hum tão sublime genio e tão grande coração. Vamos porém vendo se largâmos da praia para bordo dos navios que devemos buscar conhecer, aventurando-nos por esse mar sem fundo e desconhecido, das fórmas, grandezas, e construçoens navaes dos antigos navegadores, e seus baixeis.

Tem-se por obras portentosas do genio e arte, essas soberbas náos inglezas e francezas de tres e quatro mil toneladas, essas fragatas *Merrimak*, e *Niagara* dos Estados Unidos, e esquecendo que ha trezentos annos as *carracas* portuguezes erão quasi das mesmas dimensoens, tendo até seis e sete cobertas? Veja-se a descripção que vem no *Diccionnaire historique de Marine,* de hum destes vasos! Diz-se alli: «Nome «que os Portuguezes davão ás náos que enviavão noutro tempo «ao Brasil e ás Indias Orientaes. Erão grandes navios de guerra «redondos, mais esguios em cima do que em baixo, que tinhão «sete e oito cobertas, nas quaes podião alojar-se até dois mil «homens, e que podião carregar dois milhoens de libras.»

Na Memoria Sexta da *Archeologie Navale,* vem outra discripção similhante de huma carraca nossa apresada no anno de 1592 por John Barroug: «Esta *carraca* (diz o author inglez) «éra do porte de mil e setecentas toneladas: tinha trinta e duas «peças de artilheria de cobre e seis a setecentos passageiros, ti«nha cobertas compondo sete andares, hum grande e inclinado «de ré: tres cobertas perto humas das outras, e hum bailéo vo«lante de dois andares entre os dois castellos de poppa e proa.»

Na pagina 213 accrescenta o seguinte: «Tão grande como «éra o carracão de Francisco I estava bem longe das carra-«cas que fazião os portuguezes no fim do decimo sexto secu-«lo, e principio do decimo setimo.»

«Estas carracas (dizia o Padre Fournier em 1684 na sua *Hydrographie*, pag. 182) são ordinariamente do porte de mil «e quinhentas a duas mil toneladas; e mais. De sorte que são «as maiores náos do mundo, ao que parece, e não podem na-«vegar em menos de dez braças d'agua... Estas grandes car-«racas tem pois quatro cobertas, ou andares, e em cada andar «hum homem por maior que seja, passeia sem tocar com a ca-«beça no assoalhado superior, vêde que hé preciso mais de 2 «pés. A poppa e a proa são mais altas que o convés de mais 3, «vêde quatro homens; de sorte que parece que sejam* dois «castellos elevados nos dois extremos, e podem ter trinta e «cinco ou quarenta peças de bronze fundidas, pois elles não «usão (os Portuguezes) peças de ferro como nós fazemos e o «seu canhão hé do pêso (o pêso de huma só peça!) de 4:000 a «5:000 libras. O menor hé de 3:000. Alem disto não deixão «de ter algumas outras pequenas peças como espéras (espin-«goles; l'ancienne *spingrale* ou *espingrala)* e pedreiros que «elles põem nas gavias, que são tão grandes, que podem con-«ter dez ou doze homens, e os mastros tão enormes que não «ha tronco de arvore tão grande que lhe baste. Estas náos são «veleiras á poppa, mas de bolina não valem nada. Os homens «que entrão nestas carracas são pelo menos seiscentos até «mil e trezentos, dos quaes sete ou oitocentos são soldados.» «Pelo calculo (observa *M. Jal)* vê-se que, desde a carlinga ao «convés, as carracas portuguezas cuja *capitana* se chamava a «grande Náo, érão da altura de 30 pés, e que a avante e a ré «ellas não tinhão menos de 50, por causa do seu acastella-«mento.»

* Talvez pareça mal traduzido este trecho da *Archeologie Navale*, porém *M. Jal* que alli o reproduz, conserva-lhe o caracter antigo, e dicção do Padre Fournier, e eu esforcei-me por não o adulterar, tanto na parte calligraphica, como na grammatica, etc.

Porventura a *Valmy*, a *Napoleon*, a *Duke of Wellington*, a *Malbourough* terão mais pontal do que as antigas carracas portuguezas? E que tenhão, que relação ha no tamanho destes navios entre si, com os meios mechanicos das éras das suas construcçoens? E apresentão-nos estes primores da arte moderna para prova do aperfeiçoamento industrial dos francezes e inglezes no seculo XIX, esquecendo-se que tres seculos antes já os portuguezes construião e navegavão em navios iguaes em capacidade e força?! Emfim quando as maiores náos modernas de Inglaterra ou França deste anno de 1859 excedessem as carracas de Portugal do anno de 1592, não excederião por certo os seus galeoens, especialmente aquelle indicado por hum leitor do *Diccionnaire Historique de Marine*, á margem da folha onde vem a relação *Des Vaisseaux les plus célebres*, que diz assim: «*Un vaisseau portuguais qui montait* 360 *canons.* — *Vid. Crecencio Naut. Medit. ou on dit qu'on apellait le Caca fogo (pag.* 5, 12).

Ora além da grandeza dos navios em que nos avantajámos a francezes e inglezes, tambem fomos inventores, como se acaba de ver na descripção feita pelo *P.ᵉ Fournier*, das nossas *carracas*, e de que fomos os primeiros a usar canhoens de bronze fundidos, e não de ferro: que posémos artilheria nos sextos de gavias, e até fomos os primeiros a lançar os navios ao mar pela poppa, e não pela proa, como éra uso em toda a Europa, chegando a sermos por isso accusados de ignorantes; porém apesar de taes censuras, foi seguido o nosso methodo de lançamento, como agora se pratíca em toda a parte, mesmo depois de combatido, segundo o disse o *Diccionnaire Historique, Theorique et Pratique de Marine*, Tom. II, pag. 81: «Cette manière de *lancer* les vaissaux à l'eau, qui est sans «contredit la meilleure qu'on ait imaginée, n'est cependant «pas suivie par les Portugais. Ces peuples estiment qu'il vaut «mieu que le vaisseau entre dans l'eau par la pouppe, que «par la proue. Ils ont sans doute leurs raisons: mais il n'est «point aisé de les decouvrir.»

Ora não hé facil de descobrir, que o navio fende e entra

mais facilmente com os delgados do cadaste, e de ré na agua. do que com a bochecha da proa? Não hé facil, mas depois todas as naçoens maritimas seguirão os Portuguezes no modo do *lançamento*.

Outra invenção portugueza que foi a dos sextos de gavia em dois quarteis, como hoje se usa nas grandes marinhas militares das principaes naçoens do mundo. Diz a este respeito M. *Guiquel-Des-Touches:* «Nons disons cependant qu'aucune «nation n'a encore imité l'installation des hunes en deux parties, «tribord et bâbord, et surement parce que ce sont les Portu«gais qui en sont les inventeurs. Cela offre de grandes avanta«ges lorsque, dans un démâtage de mâts de hunes, un des «côtés a été fracassé, tel qu'il arrive presque toujours; il n'y «a pas nécessité de décapeller la hune pour la réparer, le côté «seul avarié est envoyé à bas pendant qu'on présente et qu'on «cappelle le nouveau mât; on pourrait même le mettre en clef. «Un officier superieur de notre marine nous a pourtant dit «qu'étant prisonnier à bord d'un vaisseau anglais, il avait vu «ses hunes fabriquées telles que nous le citons, en deux par«ties. Ils auraient donc commencé à adopter cet usage, nous «deverions l'adopter aussi.»

Aqui temos que, só por ser a invenção portugueza, parece que deixarão de a usar; mas os inglezes, pelo testimunho daquelle prisioneiro, forão introduzindo na sua marinha esta invenção portugueza, que já tambem foi adoptada na franceza. Mas não parão aqui as invençoens maritimas dos Portuguezes, de outras muitas se ha de dar noticia, que forão sendo adoptadas, taes como a dos jardins, ou varandas nas poppas dos navios; o forro dos costados sobre galagala ou cal e azeite; as portas da artilheria quadradas e não circulares, o Astro-labio, aqui já mencionado por *MM. Leroux* e *Reynaud*, e outras que opportunamente serão lembradas, e deram prova das aspiraçoens que tivemos, e realisámos, quando os filhos de Portugal érão Portuguezes, e não como são hoje, que mal se conhece a sua nacionalidade pelo abatimento em que os vemos, e se vai desconceituando tudo que tem este nome, exal-

tando-se o que vem, se faz, se diz n'outras partes! Esta cegueira estudada do que temos e fazemos, buscando-se apouca-lo e avilta-lo, póde vir de quem aproveitar com o nosso aniquilamento: mas haver no paiz quem siga n'este pensar e máo proceder os estrangeiros, hé cousa que admira áquelles mesmos estranhos authores dos aleives que nos assacão e tirão proveito daś suas calumnias. Vamos porém vendo se póde entrar-se na historia maritima de que me propuz tratar, fugindo de mais incidentes que insensivelmente me desvião do rumo a seguir.

Mas de que nos servirá por exemplo saber que os navios dos seculos de Pericles ou de Cesar fossem consagrados aos deoses, tendo as suas imagens pintadas nas poppas, e elles mesmos ostentando variegadas pinturas e cores brilhantes, segundo consta do liv. 4.º dos *Fastos de Ovidio,* em que elle diz?:

At bonna posteritas puppis formavit in œre,
Hospitis adventum testificata Dei

E mais

Picta coloribus ustis
Cœlestem matrem concava puppis habet.

Que nos importa este uso, ainda que d'ahi viesse aquelle de os baptisarem, até hoje seguido? Que faz ao nosso caso que na antiguidade houvesse huma especie de navios chamados *Liburnos,* de huma admiravel marcha a remos, excellentes para combates e para o corso, ideiados na Liburnia, que então fazia parte da Iliria, dos quaes os habitantes se serviam para as suas rapinas no mar, e devastaçoens nas costas vizinhas, que Horacio menciona dizendo:

Ibis Liburnis inter alta navium
.....Amice propugnacula.

Que faz isto, e o mais que escreverão doutas pennas á questão do dia, de termos ou não constructores habeis, capazes de riscar e levantar navios, para encommendarmos a sua

factura á industria ingleza que nos encampou hum barco a vapor mercante por curveta *Bartholomeu Dias,* e outro até ronceiro por curveta *Stephania;* que nos vendeo hum pequeno hiate a que os presumidos innovadores e reformadores chamão *palhabote,* pelo duplo do que importaria feito em Portugal?! Esta hé a questão palpitante, e de interesse patrio que não se me varre da idéa por mais que o deligenceie, desviando-me da historia do mar que pretendo resumir, bem que tirando do fundo d'ella, cousa que honre e faça realçar o marinheiro portuguez animando-me a este commettimento aquelles versos do immortal Camões:

Para servir-vos, braço ás armas feito,
Para cantar-vos, peito ás musas dado.

E posto que destituido destes meios que o poeta em si reconhecia para tal empresa, como tenho coração, e o meu maior empenho he servir o meu paiz, que elle mais que tudo ama, nos palpites que por este der encontrarei recursos para levar a obra ao cabo, a qual mesmo aos retalhos ha-de ir continuando: Ávante pois.

A marinha antiga da Grecia ou Roma éra monstruosa, e mesmo a de Carthago, donde a esta ultima vieram os melhores modêlos, armando-lhes as prôas de *rostruns* inventados por Piseu como diz Plinio (Hist, nautar. liv. VII, cap. LVI), e que Virgilio menciona no livro X da *Eneida:*

Quod pius æratæ steterant ad littora puppes.

Com aquellas ordens de remos e os seus toletes *(scalmos),* e conforme o numero d'ellas *unirémes, birémes,* e *trirémes;* e aquelles mastros curtissimos, coroados de huma especie de castellinhos donde os combatentes lançavão armas de arremeço, etc.: Similhantes embarcaçoens pouco mais érão do que jangadas, ou embora grandes lanchas, porém pesadissimas para remos, fazendo só uso das vélas quando tinhão o

vento da perpendicular para ré, como se deprehende de alguns desenhos, e relevos da torre inclinada de Pisa que, poucos são dignos de crédito, como a maior parte destas imagens infielmente reproduzidas por pintores ignorantes, e estranhos á marinha, dos *bornes-fontaines* de Paris, do pedestal da estatua colossal de Nantes, do sello da cidade de Douvres, analysados por *M. Jal*. Mas assim mesmo tinhão suas bellezas para os coevos, que merecião ser cantadas pelos melhores poetas, e nos forão transmittidas de idade em idade para nos inculcarem, não só o merecimento dos taes navios, se não o genio dos seus apologistas, como refere *M. Saverien,* da seguinte maneira: «Que me seja concedido sómente inserir aqui «em obsequio dos homens de letras, os bellos versos que se «fizeram ácerca da *galera de Hirão,* e que *Atheneu* conser«vou á posteridade, pois não posso findar melhor este artigo». (E que posto, já hum fragmento da peça fosse copiado a pag. 58 do tom. 2.º desta obra, aqui vai agora por extenso):

Qui ratis eximia inventor mortalis? eam quis
Infractus traxit funibus in pelagus?
Qua cunei cæsi dolabra fecêre profundum
Hoc opus? Aut tabulis juncta carina fuit?
Ætnæ verticibus quæ æquatur, cycladibus.
Quas circum Ægæi personat unde maris.
Muri utrinque pari spatio lata. Anne gigantes
Hoc opus in superos expossuêre Deos?
Si dera contingunt carchecia, nubila magna.
Thoracas triplices protinus intus habent
Anchora vincta pari fune est queis bina et abydi.
Et sexti á Xerxe juncta fuêre vada.
Inculpta et lateri declarat littora forti,
Quis saluit terra provoluisse ratem.
Dicitur hoc Hieron, quo pinguem Græcia fructum
Insulaque ponti munera quæque tulit.
Doricus ad Siculas Rex. O Neptune, per undas
Cæruleas, dubiæ sit tibi cura ratis.

Apesar porém destes encomios, elles não transpunham as columnas d'Hercules, nem se prestavão ás manobras exigidas em navegaçoens do alto. Embora queirão suppo-los im-

mensamente grandes, como os figura a *Eneida* na batalha d'Actium:

Una omnes ruere ac totum spumare reductis
Convulsum remis rostrique tridentibus æquor.
Alta petunt; pelago credas innare revulsas
Cycladas, aut montes concurrere montibus altos:
Tantâ mole viri turritis puppibus instant.

Æneidos, liber octavus

Bem como pelo que parece concluir-se da expedição de *Hannon* mandada pelos carthaginezes para fundar colonias liby-phenicianas além daquellas referidas columnas, cujos navios continhão, ou devião conter cada hum quinhentas pessoas, pois diz a historia; «*Hannon* deu á véla com huma armada de «sessenta navios de cincoenta remos cada hum, carregados «com trinta mil pessoas, tanto homens, como mulheres, etc.*»

Mas concedendo que fossem de grandes dimensoens, o que hé materialmente impossivel para se poderem os seus tripulantes servir dos remos, hé certo que as suas viagens érão curtas, e julgadas quasi milagrosas, perdendo-se a terra de vista, como nos ensina *Malte-Brun*, apoiando-se na *Odissea*, e nos escriptos de *Herodoto, Aristoteles, Erathostenes* e *Strabão*, dizendo-nos a pag. 12 do 1.º vol.: «Huma viagem a estas «costas tão visinhas da Grecia parecia no tempo de Homero, «huma empresa heroica; Menelão empregou oito annos em «visitar a ilha de Chypre, a Phenicia, o Egypto e a Lybia; «não havia senão os piratas que *ao risco da sua vida* hião «direitos da ilha de Creta ao Egypto. Dirão que o poeta teve «gosto de exagerar a ignorancia dos seus compatriotas? Mas «dois seculos depois os Théréanos, encarregados por hum «oraculo de fundar Cyréne, tiverão muita difficuldade em «achar o caminho a Libya. O Egypto foi hum paiz de fabulas «e maravilhas até ao seculo de Herodoto.» Por tudo isto, e mais rasoens que omitto, repetidas em outros authores, coroavão os navios quando recolhião felizmente ao porto:

Ecce coronatæ portum tetigere carinæ.

Prop., liv. III.

* *Malte-Brun*, tom. 1.º, liv. quatriéme.

E até quando se emprendião viagens largas, coroavão-nos para attrahir sobre elles o favor dos deoses, e servir-lhes de bom agoiro, como fez Alcibiades partindo para a conquista da Sicilia, e como Eneas fez quando fugio a Dido:

Puppibus et lætì nautæ imposuere coronas.
Æneid., lib. IV.

Por corôas. Este adorno de corôas navaes, éra vulgar entre os gregos e romanos que as usavão em muitas solemnidades, já por motivo de victorias ganhas aos inimigos, já em honra dos deoses, e assim na celebração da festa da Fortuna, cujo templo éra na margem do Tybre, todos os navios se coroavam:

Forte coronatæ juvenum convivia lintres.
Ovid, Fast. VI.

corroborando esta usança o que diz *Silio Italico*, de hum navio que entrou no porto carregado de despojos:

..... Lauro redimita subibat
Optatus puppis ortus: pelago que micabant
Captiva arma procul celsa fulgentia prora
Silius Italicus, liv. III.

E a cabeça da divindade tutelar do navio estava sempre coroada, como vemos em *Valerio Flacco* em o seu poema dos Argonautas:

Mox ubi victo ceciderunt lumine somno
Visa coronatæ fulgens tutèla carinæ.
Vocibus his instare duci.

«Parece, diz *Savérien*, que se deve aos Gregos a institui-«ção d'esta recompensa. Estes povos atacados de toda a parte «por inimigos poderosos, a fim de accelerar os armamentos

«maritimos que precisavão, tanto para o ataque como para a «defeza, concedião huma *corôa* d'oiro áquelle que primeiro «apresentava huma galera em bom estado, de maneira que «este titulo de honra, interessando a gloria dos particulares, «fosse util á Republica. Concedêrão a mesma recompensa aos «generaes que tinhão alcançado alguma victoria no mar. *Ly-«sandro* recebeo varias *corôas,* porque foi vencedor diversas «vezes. Os soldados de marinha tinhão direito a ellas quando «combatião valorosamente (Demost., Or. de Cor Præf. Nav.)»

«A exemplo dos Gregos, os Romanos distribuião *corôas «navaes* áquelles que se tornavão recommendaveis sobre as «aguas por qualquer acção brilhante. *Velleio Paterculo* pre-«tende ter obtido a primeira *corôa* que elles concedêrão *(Pat.*, «liv. II, cap. XI); mas se acreditarmos *Plinio,* foi *Terencio Var-«ro* que recebeo esta *corôa* da mão mesmo de Pompêo, por «se ter distinguido na guerra contra os piratas *(Hist. nat.*, «liv. XVI, cap. IV).»

«Esta corôa éra hum circulo de oiro com relevos de prôas «e poppas de navios, que se dava a qualquer que se distin-«guia n'hum combate naval, e particularmente ao que atacava «hum navio inimigo ou saltava a seu bordo.»

Isto mesmo nos diz Virgilio:

> ..... *Cui belli insigne superbum*
> *Tempora navali fulgent rostrata corona.*
>
> *Æneid.*, liv VIII.

Basta de corôas, passemos ás fórmas, se hé que d'ellas se póde fazer idéa, pois nada que saibamos hé exacto a seu respeito. Toda a gente instruida nas cousas do mar, tem indagado a maneira por que os antigos collocavão a segunda e terceira ordem de remos nos seus navios, e o problema ainda não teve huma solução conveniente. *M. Jal,* o investigador mais constante e perspicaz das archeologias nauticas, não póde no fim de doze annos de aturadissimo estudo, fazer juizo seguro da sobreposição dos remos nas galeras antigas, e ape-

nas discorre hypotheticamente para concluir alguma cousa. Quanto á figura e estructura d'ellas, não ha hum só desenho ou imagem dignos de acreditar-se, porque nos relevos dos mais antigos monumentos rostraes, apparecem, por exemplo, algumas prôas ou poppas, e mesmo algumas figuras de navios tão desproporcionados e disformes em relação a tres ou quatro cabeças e meios corpos dos seus tripulantes, e ao numero de remos que lhe sáhem da borda sem intervallos para os remeiros, que não inspirão a menor confiança por absurdos. Os desenhos mais antigos de navios que parecem representa-los hum pouco fielmente, são os das caravelas hespanholas confiadas a Colombo para a sua viagem de exploração em 1492. Antes disso não ha risco, pintura ou relevo de navio que o menos intelligente homem do mar supponha ter tido original. Sem recopilar o que a este respeito apresenta o author da *Archeologie Navale*, não prescindirei de extractar o que elle diz ácerca da infidelidade dos artistas e poetas nossos contemporaneos em objectos maritimos, para se reconhecer que hé impossivel formar juizo da figura, apparelho, equipamento e arte dos navios usados até ao decimo quarto seculo da éra christan. Diz elle no 1.º vol., pag. 112:

«Sabemos por huma experiencia de todos os dias o que os «poetas e os escriptores mais eruditos entendem de marinha. «Atheneu, Calexe, Plutarco, Diodoro de Sicilia, Tito Livio, Ta«cito, Silio Italico, etc., érão mais versados no conhecimento «das cousas navaes do que o celebre poeta a quem devemos as «ódes intituladas *Canaris* e *Navarino?* do que hum outro que «diz da fragata *La Serieuse**:

Sa quille mince longue et plate
Portait deux bandes d'écarlate
Sur ving-quatre cannons cachés.
(Alfr. de Vigny.)

«Hé difficil comprehender em tres linhas mais contra-sen-

* Vai no original por causa da rima.

«sos. Concebe-se que huma quilha seja delgada, comprida e «chata, posto que huma fragata por mais ligeira que a suppo- «nhão, fosse mal edificada sobre huma igual base de construc- «ção; mas ninguem attingirá a razão do capricho do comman- «dante, em pôr duas listas de tinta escarlate n'huma quilha «que não podia ver-se mergulhada a 16 pés d'agua, como de- «via estar. Similhante luxo poder-se-hia comparar ao de hum «homem que, por huma vaidade louca, pozesse nas suas bo- «tas prégos com cabeças de pedras preciosas. O que hé menos «intelligivel ainda que estas duas cintas escarlates, hé a qui- «lha collocada *sobre* vinte e quatro canhoens escondidos. Isto «quer dizer que os vinte e quatro canhoens da fragata estavão «da quilha para baixo, o que hé tão possivel e rasoavel como «seria pouco mais ou menos, o estabelecimento d'huma bate- «ria debaixo dos alicerces de huma meia lua. Hé impossivel que M. Alfred de Vigny quizesse exprimir idéas tão contra- «rias ao mais simples bom senso; o que elle quiz dizer foi «que a fragata *La Serieuse* era comprida, fina, delicada e que «as suas amuradas pouco bojudas érão pintadas d'hum duplo «filete encarnado passando pelas portas que escondião huma «bateria de vinte e quatro canhoens. Que daqui a dois mil an- «nos hum antiquario tome ao pé da letra os tres versos de «M. Alfredo de Vigny, elle fará o que a critica faz dos trirê- «mes quinquirêmes, e da galéra com quarenta andares de «remos de Ptolomeu Philopator. O mesmo embaraço espera «aquelle que, com as odes de meu amigo Victor Hugo na mão «quizer recompor a armada turco-egypcia esmagada em Na- «varino (20 de Outubro de 1827). A ode intitulada *Navarino,* «escripta alguns dias depois do acontecimento, em Paris, ci- «dade onde o author podia ter todos os dados authenticos, «dirigindo-se ao ministerio da marinha, parecer-lhe-ha hum «documento precioso. Ha de alli achar muitos detalhes que «lhe darão a conhecer as especies de navios que o sultão «de Constantinopla e o pachá do Egypto reunirão para huma «ultima expedição contra os Gregos: e eis-aqui o modo por «que elle poderá discorrer: «A frota christan e a frota otho-

«mana tinhão náos de tres baterias, porque huma das stro-
«phes diz:

Ici cour le brûlot frele
Qui... ronge un navire à trois ponts.

«Ora não havia em Navarino náos desta grandeza. A maior
«náo de linha, apenas éra de noventa peças em duas baterias,
«e não de cento e dez ou cento e vinte em tres baterias; testi-
«munha estes versos:

«L'abordage! l'abordage!
On se suspend au cordage,
On s'elance des haubans,
La poupe heurte la proue...»

«E todavia não forão á abordage. A frota christan fundiou
«muito perto da othomana, ancorada no fundo da bahia de Na-
«varino. Combateo-se pois fundiado, e alguns a pequeno al-
«cance de fuzil, outros a meio alcance de pistola; mas não houve
«abordage.

«Havia galeras, cahiques, tartanas, nefs, hyates na armada
«do Sultão, porque Victor Hugo diz:

«Sur les mers irritées
Derivem dematées,
Nefs par les nefs heurtées,
Yachts aux mille, couleurs
Galeres capitanes
Caiques et tartanes, etc.»

«Pois bem, não havia nada disto. Passemos sobre as *nefs;*
«nefs não he mais que huma conformidade poetica, e espero
«que em dois mil annos o archeologo maritimo não se ha de
«deixar apanhar. Saberá que no decimo setimo seculo esta
«denominação tinha desapparecido do vocabulario da gente
«do mar. Que terião feito os hyates atraz de huma armada!
«Os hyates são barcos de recreio, *naves lusoriæ;* como dizião
«os ricos proprietarios de Roma que tinhão destes pequenos
«navios para os seus passeios voluptuosos nas aguas mornas
«do golpho de Baia; os Turcos não os tinhão em Navarino.

TÁO, OU JUNCO DE GUERRA, E HUMA LORCHA

«Tambem não tinhão cahiques, os quaes não servem senão «para as pequenas navegações do mar Negro. Podião ter tar«tanas, mas seguramente não éra entre os seus navios de «guerra. Quanto ás galeras, não se construião de certo ex«pressamente para justificar este verso:

«*Rameurs courbés sur leurs bancs.*

«A marinha das galeras acabou com o decimo oitavo secu«lo. Genova tem ainda no seu molhe, no logar mesmo onde «Fiesqui se afogou no dia da sua surpresa inconsiderada con«tra André d'Oria, duas velhas meias galeras que servirão na «ultima guerra da Sardenha contra Tunis. Hé tudo o que existe «desta célebre familia das galeras que teve huma tão grande «importancia por espaço de tres mil annos. Estas meias gale«ras genovezas estão desarmadas e provavelmente nunca mais «servirão. Se os Turcos tivessem tido galeras em Navarino, «elles não terião *galeras capitanas;* porque não havia se«não huma capitania commandada pelo capitão-pachá ou almi«rante da frota. Nada dizemos dos *mares irritados* do poeta; «em 20 de outubro de 1827, a bahia de Navarino estava per«feitamente serena, ventava huma ligeira brisa.

«O archeologo insistirá: Havia em Navarino chalupas, jun«cos, barcarollas; o poeta diz com effeito:

«*Adieu, sloops intrepides,*
Adieu jonques rapides,
Adieu la barcarolle.»

«Podia dizer chalupas, e concedo que ellas podessem ser «intrepidas, posto surtas em segunda ou terceira linha a rè «das náos de guerra; mas não havia seguramente juncos, e «sobre tudo juncos ligeiros; e isto por duas razoens muito «simples: 1.ª porque o junco hé hum navio chinez e não turco «ou egypcio; 2.ª o junco hé o mais pesado e o mais ronceiro «dos navios imperfeitos que huma velha tradição conservou «no mar chinez. Pelo que respeita ás *barcarollas*, difficul-

«dade ainda maior. A barcarolla hé a cantiga do *barcaruelo*, «barqueiro italiano; a barcarolla hé hum pequeno bote das «lagoas do Adriatico, que nada tinha a fazer n'huma armada.»

«Havia caravélas, dógres, bergantins, ballancines, lugres, «galeassas, yoles, mahonas, pramas, faluas, polacras, chalu«pas canhoneiras, lanchas bombardeiras, carracas, charruas, «em fim galeras, *chenues* como o provão cinco strophes onde «estes nomes estão juntos.»

«Pois bem ainda nada disto hé assim. Tudo que podia ha«ver érão charruas, faluas e polacras, entre os navios de trans«porte, mas caravélas, nada. A caravéla que teve a honra de «levar Colombo em busca de huma nova terra, ha muito tem«po que não está em uso. O dógre existe, mas não hé turco. «Ha em França bergantins ou pequenos brigues, em Inglater«ra ha pequenos brigues; mas o bergantin não tem véla lati«na, como diz M. Hugo para rima. Actualmente he hum «navio quadrado (N. B. Nós portuguezes chamariamos *re«dondo)*. A ballancina ou *paranzello*, assim lhe chamão os «Napolitanos, hé huma embarcação ponteaguda nos dois ex«tremos, aparelhada á latina, propria para a pesca, propria «para pequenas navegaçoens e exploraçoens costeiras, mas «que não póde ter logar nem n'huma armada nem n'hum «comboy de navios de transporte. Nós temos duas ballanci«nas armadas, na Calla para protecção da pesca do coral. «O Sultão não tinha lugres, o lugre *(luggen*, anglo) he hum «navio do Norte que raras vezes vai ao Mediterraneo. Este «pequeno navio de guerra he muito elegante, e não sei a ra«zão por que M. Hugo o deshonrou com o epitheto de *disfor«me*; salvo se foi para rimar com enorme: *galeassas enor«mes*. As galeassas acabárão antes das galeras. Ainda menos «yoles como navios de guerra, e hyates. As yoles são canoas «ou escaleres muito finos e ligeiros de que usão os com«mandantes francezes e inglezes. As mahonas forão abando«nadas pelo meio do seculo decimo setimo. Não havia pramos «em Navarino. Quanto ás faluas e polacras, se as havia, as «primeiras não érão de seis remos, o que as fazia muito

«pequenas para figurar entre os navios de transporte; as ou-«tras não érão de dois metros, etc.»

E *M. Jal* conclue assim: «Insisto sobre este ponto para «mostrar com que desconfiança hé preciso ler os poetas quan-«do fallão da marinha. Virgilio e Wace são a excepção que te-«nho gosto de notar. Aprendi a desconfiar por hum longo «exame dos textos antigos e dos monumentos onde se achão «figuras navaes, e convenci-me que a grande maioria dos his-«toriadores — e dos mais estimados — são tão dignos de fé «quando relatão factos maritimos, como M. M. Hugo, Alfredo «de Vigny e Eugenio Sue.»

Pelo que acaba de ler-se escripto pelo mais acreditado archeologo maritimo do nosso tempo, se demonstra a impossibilidade da existencia de certos navios com as fórmas que dizem tinhão, e que eu avancei igualmente, que não se podia fazer idéa perfeita d'elles, até á época das nossas descobertas, e da expedição de Colombo, porque dos nossos e dos hespanhoes ha desenhos que não chocam o bom senso; e imperfeitos que fossem aquelles typos comparados com os modernos, podião navegar dentro dos rumos e quartas distinctivas da navegação larga até á rigorosa bolina, prestando-se a todas as manobras navaes e recursos mechanicos do mais habil marinheiro. No entretanto vê-se que, no meio das mesmas imperfeiçoens, as pessoas competentes olhavão com igual interesse e exactidão para as suas qualidades nauticas, procurando dotal-os das que hoje mais os recommendão e se julgão vantajosas, pelo que disse Seneca: «Hum bom navio, hé aquelle «que tem mais estabilidade, e de maior solidez; cujos exterio-«res estão bem juntos e unidos, bem calafetados; que resiste «ao choque continuo das vagas, e ao impulso da agua que elle «divide; que obedece á acção do lume; que aguenta a vêla «altivamente, e que hé de huma grande velocidade.»

Navis bona est stabilis et firma, et juncturis aquam claudentibus spissa, ad ferendum inversum maris solida, gubernacula parens, velox et consentiens vento. Sen., Epist. XVII.

Por esta definição do *navio bom* se conhece que os antigos,

ainda que os tivessem máos e até pessimos, avaliavão rigorosamente os costumes que os bons devião ter, sabendo bem a que visava o problema das construcçoens navaes, ainda agora não resolvido completamente. Diz *M. Saverien,* fallando do mesmo problema: «Para isto todos os nossos constructores «pretendem que a fórma do navio deve ser similhante á do «peixe que nade melhor, e este peixe huma vez conhecido, re«gular as suas dimensoens pelas deste animal. Esta imitação «poderia ser vantajosa para huma galera, porque voga sempre «com a prôa do mesmo modo que o peixe divide a agua com «a cabeça. Mas tal não hé a carreira do navio, que primeira«mente faz caminho em todos os sentidos, e em segundo logar «hé movido pelas vélas, que o fazem singrar obliquamente.»

Se não houvessem outras consideraçoens a attender, e seguindo a theoria da fórma do peixe á risca, applicada aos barcos movidos por vapor, claro estava que elles deverião ser os mais velozes, como já procurárão fazer; mas a pratica resiste á doutrina scientifica fazendo ver que hum corpo, que tem vida, se move, contrahe, dilata, dobra e caminha opportunamente segundo as resistencias do fluido em que mergulha, não hé o mesmo que outro corpo da mesma figura, sem acção propria, retardado ou accelerado mechanicamente, sem attenção ás modificaçoens accidentaes da temperatura, e outras que podem influir na condensabilidade, na rarefacção, desvio ou caminho das molléculas do fluido em que actua. Vamos porém ás galeras, já que fallámos n'ellas, e parecem ser os navios antigos que mais seculos permanecêrão nas suas fórmas primitivas, pois conservamos no nosso codigo, legislação penal que lhe hé relativa, e mostra que os mesmos navios se acabárão de facto, existem de direito, pela applicação do trabalho forçado a bordo d'elles d'onde veio a denominação de *forçado da galé.* Lembrei-me destes vasos, não para discorrer sobre a sua construcção, mas sim para comparar os portuguezes do tempo em que os havia, com outros povos tidos por mais cultos, que nos pretendem inculcar por mestres em tudo que póde concorrer para melhorar a situação da

especie humana. Para isto recorrerei a alguns §§ das ordenanças e regulamentos maritimos, compilados por *M. Jal,* no volume 2.º, pag. 110; embora esta introducção ao que vou dizer seja demorada, ella hé necessaria, para depois tirar as conclusoens que tenho em vista, da macieza dos nossos costumes, em relação aos d'elles.

«No decimo sexto seculo as leis maritimas dos Paizes-Bai-«xos pronunciavão a pena de açoites n'hum grande numero «de delictos (voir art. 3, 7, 9, 13, 23, 24 e 33 de l'Ord. du «19 juillet 1551; tom. IV, *Collect. des lois maritimes,* por «M. Pardessus). O Regulamento de Pedro o Grande está cheio «de golpes de koschkies; a ordenança franceza de 1689 hé «pelo contrario bastante avara de golpes de corda. A lei fran-«ceza de 22 de agosto de 1790 classificou os golpes de corda «no cabrestante, e o de bolina em penas afflictivas; e limitou «a trinta o numero de homens que podem dar no condemnado «a correr a bolina.»

«Huma ordenança catalan do decimo quarto seculo traz, «cap. XXX: «Admiral pot fer justicia de toldre orrelles (de «cortar orelhas) ou de correr la náo (de correr todo o navio «recebendo açoites, a bolina), etc.» Se eu vi as penas dos açoi-«tes, das varadas, da bolina mencionadas em muitas leis mari-«timas, foi só n'esta ordenança que encontrei a mutilação das «orelhas. O capitulo VII da Ordenança decretada em Barcelona «a 5 de janeiro de 1354, sobre as esquadras de guerra de «Pedro III d'Aragão, condemna o marinheiro ou o soldado «embarcado que tiver jogado os seus effeitos, a correr a bo-«lina, ou a passar pelas varetas: «correga la cossia abaçoto «— elle correrá o comprimento da coxia levando açoites.» «A correia, o páo, as varetas érão o instrumento de que o rei «recommendava aos comités que se permittião apparente-«mente dar nos homens ás suas ordens com a lança ou o «dardo. — «Hé melhor dar-lhe, diz o cap. X, *com huma cor-«reia ò abbasta, ò ab verga;* deste modo não se mátão os «homens *(no destroneix hom la gent),* e não se estroem as «armas. Esta ultima razão hé preciosa!»

«Muitos textos de leis nos ensinão que, além do açoite in-«fligido em certos delictos, condemnavão tambem á marca. «O estatuto criminal de Veneza, de 1232, pronunciava a pena «dos açoites a todo o marinheiro que, tendo recebido *arrhes* «(vogam) da camara, ou hum soldo qualquer (marinaritiam), «e não tendo feito o seu serviço, não podesse restituir o do-«bro do dinheiro recebido: «quod si infra octo dies non fuerit «frustetur et bulletur». *Bottare,* ital, marquer au front ou à «l'epole. O Recez da linha anseatica de 1418 trazia, art. 12.°, «que o marinheiro que, em reincidencia, abandonava o seu pa-«trão no perigo, devia ser marcado na orelha a fim de servir «de exemplo aos outros. «O art. 11.° do Recez de 1417 repro-«duzia a mesma disposição que em 1591 foi posta em vigor «contra os marinheiros culpados de deserção.»

«Além da marca indicadora da infamia do seu homem, a «idade media tinha a vaia. Veneza tinha prohibido aos seus «cidadãos vender os navios aos estrangeiros, porque olhava a «venda de hum como a perda de dois; e com effeito ella ficava «com hum de menos e o inimigo com hum de mais. Todo o «proprietario fazia pois juramento de não vender o seu navio; «se elle violava este juramento, o cap. XXVII do estatuto cri-«minal de 1232 o declarava expropriado de tudo que tinha no «mundo *(toto perda quod habet in mundo):* seus bens confis-«cados, em proveito do thesouro commum: emfim éra exposto «na escada do tribunal, á vaia e apupada publica *(stridetur in «scala).* Não me demorarei mais tempo do que devo com esta «energica expressão «elle será apupado na escada»; mas re-«cordarei que Veneza conservava as tradiçoens penaes da an-«tiguidade; na escada do Pretorio hé que Jesus tinha sido co-«roado de espinhos e exposto aos *stridores;* e Marino Faliero, «perjuro aos juramentos dos doges, foi conduzido á escada dos «Gigantes, onde o acolheo a immensa e terrivel apupada deste «povo que o algoz hia vingar.»

«Virão que a bolina, como pena, data ao menos de 1274; «o mergulho éra certamente imposto como castigo no duode-«cimo seculo. Lê se com effeito no edicto que Ricardo publi-

«cou, em 1190, antes de hir para a Palestina: «Si quis palma «percusserit tribus vicibus mergatur in mari» (Math. Pariz). No «decimo terceiro seculo davão o mergulho áquelles que jura- «vão mesmo por divertimento (voir *Statuta Marsiliæ*, lib. v; «et du Cange, *voce:* Accabussad). O art. 38.º das *Rooles d'Ole- «ron* pronunciava os deshumanos, que, em logar de dar ajuda «e soccorro aos naufragos, os pisavão e matavão para terem «o seu dinheiro e vestidos: «doibvent estre mis en la mer et «plougés tant soient demy morts, et puis les tirer de hors, et «les lapider e assommer comme on ferait un chien ou loup». «O mergulho por tres vezes repetido, hé huma pena escripta «tantas vezes nos 53 artigos do projecto do codigo maritimo «do commendador de la Porte (1634), que eu não saberia sem «cahir em interminaveis delongas, especificar todos os casos «em que ella hé applicavel. Para fazer conhecer com quanta «severidade érão tratados os marinheiros déssa época, bastará «citar o ultimo artigo da ordenança: «Nul ne pourra petuner «(fumer du tabac-*petunum)* soleil coché, sur paine d'être callé «trois fois et batue de toute l'equipage» Deste modo, só por «este unico delicto, o mergulho, ou a bolina! O mergulho hé «raras vezes prescripto pelo Regulamento de Pedro I. Vê-se «comtudo (art. 28.º, liv. v) os officiaes inferiores punidos com «o mergulho ordinario, por não terem repetido seguidamente «ao official da guarda o que elles ouvirão ás sentinellas; vê-se «(art. 38.º, mesmo livro) todo o soldado ou marinheiro que fi- «zer motim de noite, ser condemnado a receber o mergulho «ordinario, ou koschkies. O mergulho ordinario hé o unico ad- «mittido por Pedro I no seu cathalogo dos castigos: elle não «pedio emprestado aos Hollandezes o mergulho extraordinario «que o *artykel-brief* applicava a muitos delictos graves. Este «mergulho extraordinario fazia passar o condemnado por bai- «xo da quilha. Os artigos 12.º, 14.º, 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, «40.º, 48.º, 53.º e 56.º do codigo hollandez condemnavão ao «mergulho por baixo da quilha, por delictos que a ordenança «franceza de 1689 punia menos severamente».

«A pena de morte foi applicada na idade media a hum grande

«numero de delictos, que posteriormente foram affectos de «castigos menos asperos. Não citarei todos os casos em que «se incorria na pena de morte. Recordarei todavia algumas dis«posiçoens das leis desta época relativas á mesma pena. O ar«tigo 25.º dos *Rooles d'Oleron* relativas aos pilotos dizia: «et «s'il y a deux *lodemans,* pilotes) que la prenent (la neef) sur «leurs testes à conduire et amener, et s'ils la perdent et la pé«rillent, si le mestre ou ascun des mariners ou ascun des mar«chantz soit qui leur coupent les testes, ils neson pas tenuz à «payer d'amendent; mais toutefois l'on doit bien savoir avant «lóccire s'il a par qoi a mander». Deste modo o piloto que «perdia hum navio depois de se ter compromettido sobre a «sua cabeça a conduzi-o são e salvo a hum porto, éra decapi«tado a bordo, se não tinha com que pagar o prejuizo feito «aos mercadores! O art. 10.º, do cap. XII, liv. III do Regula«mento russo (1720), renovou este artigo contra o piloto que «perdesse hum navio depois de se ter obrigado a conduzil-o «sem o expor a nenhum perigo; sómente, segundo a importan«cia do caso, em logar de ser ferido pelo cutello, o piloto podia «ser mandado para as galeras. A Ordenança de 1689, e tam«bem o Artijkel-Brief e a Ordenança do commendador de la «Porte, não admittirão que o piloto podesse obrigar-se sobre «a sua cabeça, e por consequencia que elle podesse ser con«demnado á morte pela perda de hum navio que dirigia. Estes «dois ultimos codigos pronunciavão a pena de morte contra «o homem embarcado que tivesse commettido hum assassinio. «S'il advenoit, diz o redactor do projecto d'ordenança de 1634, «art. 40.º (d'après l'art. 42.º de l'Artijkel-Brief), «quelqu'un «tuât son compagnon, ou blessât en sorte qu'il en morût, on «attacherá le mort avec le vivant dos-a-dos e seront jetés à la «mer; et s'il est à terre, será exécuté à mort.». A Ordenança «de 1683 despresou este horrivel supplicio, do qual achei a «primeira menção na carta maritima dada por El-Rei Ricardo «d'Inglaterra em 1190. «Qui hominum in navi interfecerit «cum mortuo ligatus projicietur in mare: si in terra interfe«cerit quemquam, cum mortuo ligatus confodiatur».

«O cap. IV da Ordenança catalan do decimo quarto seculo so-«bre os armamentos em corso (M. Pardessus, tom. V, pag. 400) «condemnava o comite (chefe de maneuvre) a ser empalado, «se cortava maldosamente a amarra ao navio: «E si tant será «que ell lo tallas (cortado, golpeado), que fos fet por rasa (rai-«va, maldade, vingança), ou por alta traycio que hom lo y puga «prouar (e que lho possam provam), deu esser mes un pal per «lo ces (devem-lhe entrar hum páo pelo fundamento), é que «li isca al cap (e que lhe sáhia pela cabeça)».

«O páo não éra pois o unico supplicio para certos crimes, «com que érão punidos os comites; o cap. V e VI da Orde-«nança de Pedro III d'Aragão sobre as esquadras de guerra «(1354), ameaçava com a corda ou rompimento dos membros, «todo o comite que perdesse a sua galera, ou que não a levasse «a hum combate onde estivesse o general em chefe, almirante «ou vice-almirante: «sia penjat (enforcado) è rocegat (feito «pedaços) sens tota mercê».

«O supplicio da corda éra inflingido pelo cap. XIII a todo «o homem que se permittia huma via de facto para com o co-«mite: «sia penjat en l'antena (enforcado na verga)». Ao ho-«mem que insultava o comite cortavam a lingua: «Perda la lin-«gua sens tota mercê». cortavam tambem a lingua (cap. XVI) «áquelles que pediam sediciosamente a sua paga, ou que se «amotinavão para abordar a hum ponto onde querião desar-«mar».

«A perda de hum punho ou de hum pé não éra de temer «depois de 1354 pelo marinheiro catalão; o cap. XVIII diz «com effeito que nenhum homem ajustado em huma galera «poderá perder por qualquer falta, o punho ou o pé, porque «depois de tal mutilação, não fica prestando para mais nada, «e que para elle a morte deve ser preferida á vida. Mas podia «ser condemnado a correr a coxia levando açoites (bolina), a «perder a lingua ou as orelhas, ou a ser enforcado, segundo «a gravidade do delicto».

«Se o comite tinha cortado a amarra por huma causa que «se lhe podesse attribuir a deslealdade, perdia a mão: «é deu

«perder la mã». (Ord. catal. do decimo quarto seculo). Esta «mutilação não hé rara nos codigos maritimos da idade media. «Para não citar senão alguns exemplos, o Estatuto de Ancôna «de 1397 (rubrica 33) condemnava a perder a mão direita todo «aquelle que abandonava o navio em naufragio antes de enca«lhar, ou espedaçar-se. Os art. 41.º do Artijkel-Brief e 38.º da «Ordenança do commendador de la Porte pronunciavão a «perda da mão contra aquelle que, depois de huma conciliação, queria rixar de novo com a espada, ou de qualquer ma«neira. A Ordenança de 1683 foi menos cruel; ella condemna«va o delinquente á perda de hum mez de soldo, e em caso «de ferimento, ás galeras. A perda de mão no caso de rixa, «éra ainda huma tradição de penalidade decretada por Ricar«do, que seguramente não imaginou esses rigores no fim do «duodecimo seculo. «Si quis convictus fuerit», diz a sua carta «maritima «quod cultelum ad alium percusserit, pugnum per«dat». O art. 26.º das Leis de Wisby, condemnavão a pagar «100 schellings de multa, ou a perder a mão, o marinheiro «que tivesse dado no mestre do navio».

«Havia casos em que a mão do culpado não éra cortada, mas «somente perfurada com a faca. Hum destes éra aquelle que, «segundo a expressão do art. 37.º da Ordenança de 1634, que «reproduzia o art. 39.º antigo costume hollandez, alguem pu«xava da faca a bordo, ainda que não ferisse. «Este delicto, «esta ameaça de morte, érão punidos com a perfuração da «mão com a faca». Será furada com a faca ao través da mão «contra o mastro «diz a Ordenança de la Porte; Olaus Magnus «liv. X, cap. XVI da sua historia, nos ensina de que maneira as «marinhas do Norte entendião a execução deste supplicio»: «O marinheiro que batia no mestre ou que tinha apenas le«vantado armas contra elle, éra preso por huma das mãos ao «mastro do navio com huma faca bem cortante; e éra forçado «a voltar-se puxando pela mão de maneira que abrisse a pal«ma até entre os dois dedos; algumas vezes deixava no mas«tro huma parte da mão».

Tudo isto se fazia, e mais ainda na idade media, porém

custa a crer que usassem iguaes barbaridades no fim do seculo passado, quer dizer no anno de 1704, como diz *M. V. Brun* (de Toulon) a pag. 115 do 1.º tom. das *Guerres Maritimes de la France: « Il s'était introduit, à cette époque sur les vaisseaux, une manière inhumaine de châtier les matelots et les soldats. On leur mettait des mèches inflammées entre les doigts, et souvent ces malheureux restaient mutilés. Une ordenance du 16 juillet 1704 prohiba une pareille coutume, qu'elle qualifia de contraire au caractère de la nation française, et défendit l'usage d'aucune peine dont les matelots et les soldats pussent demeurer estropiés.»*

Não carece fazer maior numero de citações de *M. Jal,* nem de outros authores em prova de que os Portuguezes, quando a Europa toda admittia os codigos e penas mais rigorosas a bordo dos navios, não usavão elles igual severidade. Não houve, que eu saiba, nenhuma lei, nem ha tradição de que se authorisasse a perda de hum membro por crime alli commettido. O aspero Affonso de Albuquerque, para dar o tremendo exemplo de rigor aos seus soldados (que ainda hoje se estranha) a cinco mil leguas distantes da patria, não inutilisou nem atormentou o padecente: mandou-o enforcar, e isso mesmo com que risco e difficuldade!

Diz Faria e Sousa: «Era D. Antonio valeroso cavallero, y «un medio suavissimo entre las passiones repentinas de su «tio, y su gente; que ningun sufrió jamas bien algun insigne «capitan; y ninguno fué jamás insigne algo de semejantes «achaques. Desta falta entre ellos resultó luego una execu«cion, que alguns tivieron por excessivamente rigorosa. Hizo «ahorcar a Ruy Diaz, soldado noble de Alemquer, por hallare «en su estancia cõ una de las esclavas que traía, a que el lla«mava hijas; y las casava. Avia procedido terminos juridicos; «mas no satisfechos alguns cavalleros de la execucion, la hi«cieron suspender, y osaram llegar a Affonso de Albuquer«que, pedirlhe los poderes que tenia para ella. E los hiso ba«xar uno a uno al fondo de la nau, estando en la escotilla con «la espada desnuda, y alta en la mano; e deziales: *Estes son*

«*los poderes de mi office sobre los desobedientes.* Rara con-
«stancia de animo, y rara obediencia de gente. Luego los privó
«de sus capitanias dandolas a otros: de que resultó el mirarle
«ya todos no cõmenos escandalo que temor.» E o nosso Ca-
«mões:

XLVI

Mas em tempo que fomes, e asperezas
Doenças, frechas e trovões ardentes
A sazão, e o lugar fazem cruezas
Nos soldados a tudo obedientes;
Parece de selvativas brutezas,
De peitos inhumanos, e insolentes,
Dar extremo supplicio pela culpa
Que a fraca humanidade e Amor desculpa.

XLVII

Não será a culpa abominoso incesto,
Nem violento estupro em virgem pura,
Nem menos adulterio deshonesto.
Mas c'huma escrava vil, lasciva, e escura.
Se o peito, ou de cioso, ou de modesto,
Ou de usado a crueza fera e dura,
Cõ os seus huma ira insana não refrea,
Põem na fama alva, noda negra e fea.

Lusiadas, canto v.

Nos castigos a que este heroe condemnou depois outros criminosos, não incluio o de mutilar; mas que elle não praticasse actos atrozes por ser a sua justiça exercida em nome da lei e do rei, pouco admira; o que deve admirar hé que hum corsario como Antonio de Faria, no meio das suas represalias e vinganças contra moiros e chinas, seguisse o mesmo systema. Fernam Mendes, não nos dá noticia de mutilação ordenada por elle. Mandava cortar cabeças e botar os miolos fóra aos chefes inimigos que tinhão usado essa barbaridade com os prisioneiros portuguezes, mas não os mandou empalar, decepar-lhe pernas e braços, cortar-lhes orelhas e narizes como aquelles fazião, e fazião os europeos aos proprios nacio-

naes, em virtude das leis patrias. No cap. XXXX, pag. 51, diz o historiador perigrino: «Antonio de Faria vendo o que lhe «disse este moço cafre, o qual lhe affirmára por muytos que «toda a gente de peleja o perro alli trouxera comsigo, e que «no junco não ficárão mais que quarenta marinheiros Chins, «determinou de se aproveitar daquelle bom successo. E de«pois de fazer dar a morte a Similau, e aos outros seus com«panheiros, que foi com lhes mandar os miolos fóra com uma «tranca, assim como elle fizera em Liampoo a Gaspar de Mello, «e aos outros Portuguezes, se embarcou logo com trinta sol«dados no batel, e nas manchuas em que viérão os inimigos, «etc.» No cap. III, pag. 67: «*De como Antonio de Faria houve «á mão o Capitão Corsario deste junco e do que passou com «elle:* o qual pouco antes de prisioneiro mandara degolar cinco «moços christãos e huma mulher com dois filhos de cinco a «sete annos, que Antonio de Faria tinha ouvido bradar mise«ricordia, e elle em vingança decapitara, confessando alem «disto haver morto mais de quatrocentos christãos e sessenta «Portuguezes; depois disto confessado por elle espontanea«mente, (diz Fernam Mendes), Antonio de Faria e os mais que «estavão á roda ficárão tão pasmados, quanto hum tão feyo «caso o requeria, e não o querendo mais inquirir, o mandou «a elle e aos quatro que ainda estavão vivos matar e lançar ao «mar, etc.»

Hé pois evidente que não dando os historiadores das nossas conquistas noticia donde possa concluir-se que mutilavamos por auctorisação legal os criminosos, nem usavamos taes crueldades de cortar mãos e pés, narizes e orelhas aos vencidos; nem mesmo que hum corsario tantas vezes provocado por outros corsarios a faze-lo, usasse de reprezalias; hé evidente, repito, que, ou éramos mais civilisados que todos os povos da Europa, ou os nossos costumes mais macios, e o nosso animo mais generoso que o d'elles. E tanto isto hé assim que, no tempo em que havia os escravos em Portugal, não éra permittido a nenhum senhor dos mesmos, nem hoje no Brazil onde os há, consente a lei mutila-los a capricho, co-

mo acontece nos Estados Unidos, onde dizem haver tanta phylantropia e magnanimidade.

No tomo 2.º, pag. 214 de *L'Illustration*, lê-se o seguinte ácerca do tratamento dos escravos n'aquelles referidos estados: «Fugio hum rapaz negro, de talvez doze annos; traz á «roda do pescoço huma grossa colleira de ferro, de cão; na «qual está gravado o nome de Delampert.—Vinte e cinco dol«lars de premio a quem me trouxer o meu negro Isaac; elle «tem uma grande cicatriz de huma paulada, e nas costas ou«tra de tiro de bala.—Fugio hum negro chamado Arthur, «tem huma grande cicatriz que lhe atravessa o peito e os dois «braços de golpe de faca. Usa fallar da bondade de Deus.— «Fugio huma negrita chamada Maria; tem uma pequena cica«triz por cima do olho esquerdo, e muitos dentes arrancados «do queixo superior, e a letra A marcada a fogo na face e na «testa.—Fugio huma negra e seus dois filhos. Poucos dias «antes da sua evasão, tinha-lhe queimado a face, n'hum en«saio de lhe pôr a letra M com ferro em braza*.»

Em presença do proceder que publica *L'Illustration*, digo pois que viajei pelos principaes portos do Brazil, corri os portos da nossa Africa occidental e oriental, corri os nossos portos da India e da China onde havia e ha escravos, e não me constou que taes barbaridades se praticassem, e assoalhassem como triviaes e seguidas pelos nossos compatriotas ou descendentes. Accusem-nos de atrazados em civilisação, que todo o odioso recahirá sobre elles, e nos seus apologistas: Recahirá n'esses que, em 14 de junho de 1801, reduzirão a cin-

* Pour expliquer les deuts arrachées, les oreilles, les doigts des mains et des piéds coupés, signalements habituels des malhereux fugitifs, nous dirons que c'est un traitement qui se reproduit en cas de mécontentement, de crainte d'évasion, ou lorsq'une negresse trop belle inspire de la jalousie. Quant aux lettres marquées au fer rouge, c'est une simple mesure d'ordre. Du reste, les mâitres qui font couper une main à leur esclave choisissent de préference la gauche, comme moins agissante; de même ils ménagent l'arteil en faisant couper les doigts des pieds. Le nez et les oreilles paient aussi leur tribut de chair et de sang aux propriétaires d'esclaves.

zas sobre carvoens accesos, a mão direita de hum infeliz, cravarão-lhe hum páo agudo pelo anus, que á força de malho sahio pelas costas do padecente; arvorarão-no como fazemos aos sapos que espetâmos em cannas, e ali o deixárão ficar até morrer, no fim de tres dias extenuado de forças e nos mais horriveis tormentos!! Isto fizerão os francezes no Cairo, ao fanatico Soleyman, por ter assassinado o general Kleber! Dizem *MM. Jai* e *Juy* no tomo 10.º *des Contemporains:* «*Ce miserable condemné a mort par un conseil de guerre, perit du supplice du pal, après trois jours des plus horribles souffrances. Son corps a été apporté en France, ou il est deposé au Muséum d'histoire naturelle.*» E no tomo 3.º da *Galerie Militaire,* pag. 530, dizem *MM. Fabié* e *Beaumont* ao mesmo respeito: «*... l'assassine et ses complices expierent leur crime dans les tourments.*» Que façanha e humanidade, que civilisação franceza em 1801!!

Ignoro as cruezas e máo tratamento que davão aos forçados a bordo das nossas galeras, porém vejo e horrorisa-me aquelle usado nas de França, e de outras naçoens do Mediterraneo, havendo motivos para acreditar em melhorias a nosso favor como hei de demonstar. Diz *M. Jal,* tomo 1.º, pag. 302: «O trabalho da galé passou em proverbio, e não hé sem razão, «porque elle hé o mais fatigante que póde inflingir-se aos in«felizes. Imaginai seis homens acorrentados a hum banco, e «nus como se acabassem de nascer, assentes com hum pé so«bre a trave «(pédague)» e o outro levantado, e apoiado no «banco fronteiro, tendo as duas mãos n'hum remo de enorme «peso; vêde-os alongando o corpo para a parte de ré da ga«lera, e os braços estendidos para empurrar o remo para de«baixo daquelles que estão adiante e tomão a mesma attitude. «Com os remos assim dispostos, levantão o punho que tem «nas mãos para mergulhar o extremo opposto no mar: isto «feito, elles se deixão cahir para traz sobre o banco, o qual «verga recebendo o seu peso.»

«Nenhum homem livre poderia remar assim huma hora sem «descansar; pois bem, hé preciso que o galé escravo prolon-

«gue o seu trabalho 10, 12 e mesmo 20 horas consecutivas. «N'estas occasioens o comite ou algum dos outros marinheiros «mettem na bôca dos pobres remeiros hum pedaço de pão «molhado em vinho, para evitar o desfallecimento que pode«ria causar o excesso do cansasso ou a fome; então o capitão «grita ao comite para redobrar as chicotadas, e se um dos es«cravos cahe desmaiado sobre o remo, o que acontece fre«quentes vezes, hé açoitado até ficar por morto, e atirão com «elle ao mar sem mais ceremonia.»

«Tão rigorosos tratamentos, inflingidos por francezes ca«tholicos a francezes cujo crime éra terem sobre a religião e «talvez sobre a politica idéas que a côrte, a igreja e o rei con«demnavão, são barbaridades que a nossa épocha de toleran«cia difficilmente comprehende. Este regimen de violencias e «de bordoadas que chegavão a matar, éra aquelle ao qual con«demnavão não sómente os seus inimigos politicos e os dis«sidentes em materia de religião, senão ainda os prisioneiros «de guerra, quer fossem mercantes ou corsarios, turcos, hes«panhoes, ou italianos, etc. «... Os forçados distinguem-se do «resto da chusma ou tripulação, por este signal: cabeça e barba «inteiramente rapadas. Tem por comida tres onças de bis«coito diarias, e agua por bebida: além disto sôpa hum dia «sim outro não quando andão no mar, e todos os dias no «porto. A sôpa hé de tres onças de favas cozidas em hum «quarto de quartilho de azeite por cabeça; não se dá todos os «dias a sôpa no mar á companha, porque ella a torna pesada, «quando tem precisão de maior agilidade.» Todo este tratamento hé feroz, hé deshumano, hé de infieis com que sempre nos embalarão e supposto praticado só na Barbaria; mas vê-se que éra usado por christãos, duvidando eu que a sua pratica chegasse com o mesmo acerbo a Portugal por isto que vou dizer.

Nas galés deste paiz, vestiam-se e vestem-se os forçados sem andarem completamente nus, como em França, em vista do art. LI dos de guerra da Armada que diz: «Os marinhei«ros e grumetes incursos no crime de deserção serão punidos

«com cinco annos de galés em tempo de guerra, e em tempo «de paz servirão a bordo dos navios de Sua Alteza Real pelo «tempo de hum anno, vencendo sómente a ração a bordo, e o «fato que se costuma dar nas galés para se vestirem.» Logo mandava-se dar em 1799 fato aos galés, deprehendendo-se ser isso uso antigo pela declaração — *fato que se costuma dar* —: era antigualha portugueza, vestir os galés, e não os ter nus *como se acabassem de nascer*. Daqui concluo, serem o captiveiro e a pena do forçado da galé em Portugal menos duros e crueis do que o érão em França e em toda a Europa, sendo certo que ainda hoje mostrâmos ter no nosso serviço do mar outra brandura que não se encontra nas varias marinhas mais gabadas que nos dão por modelos.

Para fazer estas comparaçoens claro está que são precisos apontar-se os factos analogos que tornão fastidiosa a resenha d'elles, e dão improbo trabalho a encontrar-se. Eu já fui accusado em letra redonda, de escrever artigos *bombasticos* e listas dos nossos navios antigos para louvar o nosso paiz, e quem me accusou devia saber que para se escrever duas linhas a tal respeito éra preciso folhear muitas e muitas paginas inutilmente, sem ali encontrar huma noticia digna de menção; agora mesmo que pretendia comparar os codigos penaes maritimos, com os nossos artigos de guerra da Armada, não os tenho á mão, nem acho nos Diccionarios de Marinha, nem nos outros livros que tratam da materia, nada de que opportunamente me sirva; no entretanto vamos ver como procederam os francezes em janeiro de 1830 contra dois marinheiros accusados do crime de insubordinação, a bordo de hum navio mercante surto nas Antilhas, bahia de Fort Royal. O artigo que se refere ao facto em questão hé longo, bellissimo e cheio de consideraçoens philosophicas, ácerca do atrazo e barbaridade em que tem ficado as leis penaes da marinha, que vem no tomo 1.º da *France Maritime*, com a epigraphe *Supplice de la cale*, pag. 206, pelo que não o reproduzo agora, convidando porém o curioso a lê-lo naquella preciosa obra, e só buscarei o final do mesmo que provará quanta severidade ha-

via em épocha tão proxima da actual (1830) a bordo dos navios francezes com a sua gente de mar.

«..... A marinha ficou pois, sobretudo n'esta via, estra-«nha ao movimento de amelhoração que arrasta o seculo. Nos «seus regulamentos especiaes reina sempre o modo de re-«pressão sobre o qual repousava o regimen desciplinar dos «primeiros tempos.

«Poderiamos estribar o nosso reparo em muitos exemplos «recentes, mas preferimos citar hum só do ultimo anno da «Restauração, n'hum julgamento que será tanto mais conclu-«dente n'esta materia que o vago e o insufficiente da lei per-«mittião subtraír o delicto á applicação da lei.....»

«..... Hum conselho militar foi reunido. Este tribunal, «tendo por adjuntos e accessores muitos capitaens de longo «curso, abrirão-se os debates sobre o caso em questão.»

«A instrucção e o julgamento agitarão-se no circulo de «huma legislação onde tudo éra incerteza, insufficiencia, ou «lacuna para homens sobretudo que hum estudo especial não «tinha habilitado a conhecer as leis, ordenanças e regulamen-«tos que formão o nosso codigo maritimo. Todavia, depois «de huma discussão aonde os antecedentes forão constante-«mente invocados para esclarecer e apoiar a interpretação dos «textos, o conselho estabelecendo a sua decisão sobre os ar-«tigos da lei, que, assimilhando o delicto d'insubordinação «commettido nos navios de commercio áquelle que tem logar «nos navios do Estado, os colloca debaixo do golpe da mesma «penalidade, condemnou os accusados a receberem dois gol-«pes de mergulho.»

«A sentença d'esta jurisdicção maritima não podendo ser «suspensa nem por hum appello, nem por hum recurso, não «foi o supplicio retardado senão por dois dias.»

«..... A esta hora, hum signal da *Nymphe* chamou á or-«dem as embarcaçoens dos navios mercantes.»

«Hum escaler tripulado por hum official e por quatro ho-«mens destacou-se então de cada navio nacional ou estrangei-«ro, e andou em direitura á fragata franceza.»

«O tenente de quarto, embarcado em huma graciosa *yole*, «os foi formando á proporção que chegavão, em hum circulo «assás estreito para que todos os maritimos que os guarne-«cião podessem ser testemunhas da execução que se prepa-«rava. O convez da tolda da *Nymphe* não offerecia nenhumas «disposições visiveis mais de que a da bandeira que podessem «faze-la suspeitar. Não se vião circular pelos bailéos mais do «que alguns homens de quarto, sem nenhum indicio de faina «extraordinaria.»

«Mas hum golpe de apito do mestre da equipagem, tendo-«se feito ouvir, todos os marinheiros subirão á tolda, esti-«bordo e bombordo, formando-se em duas linhas parallelas, «no mesmo instante hum destacamento apparecêo armado, e «quatro fuzileiros conduzirão os padecentes.»

«Hum delles, o mais idoso, passeava as vistas dos seus «olhos por todos os camaradas com hum ar de abatimento «impassivel; o outro, pela sua pallidez, devia estar debaixo da «terrivel impressão do supplicio que hia soffrer, e dos hor-«rores de que o cercão os contos dos marinheiros.»

«Os tambores annunciárão a sua presença por hum rufo «funebre que não cessou senão quando o commissario, tendo «feito suspender a marcha dos dois condemnados ao pé do «mastro grande, se dispoz a ler em voz alta a sua sentença.»

«O silencio e o pavor éram geraes, mesmo nos coraçoens «dos velhos marinheiros, cuja existencia se tinha gasto e de-«corrido no meio dos perigos e trabalhos.

«Lida a sentença, dois quarteis mestres apoderarão-se dos «culpados, cujas mãos forão amarradas por cima da cabeça, «hum bocado de páo fixo no *teque*, cabo que devia guinda-los «ao lais da verga grande, lhe foi amarrado transversalmente, «aos pés com huma bala 36.»

«Feitas estas disposiçoens, tudo ficou prompto para a exe-«cução.»

«Fogo! gritou o official de quarto; hum tiro de peça tendo «annunciado ao ancoradoiro e á cidade o momento do castigo, «a bandeira de justiça, subindo pela adriça foi bater na borla

«do mastro do traquete, emquanto que trinta marinheiros, «pegando no cabo do *teque*, içarão com rapidez os dois des«graçados ao lais da verga grande. Largando o cabo repenti«namente os padecentes, cahindo com todo o seu peso au«gmentado com o da bala amarrada aos pés, mergulhárão «no mar, donde foram logo retirados, para serem mergulha«dos segunda vez.»

«O silencio que durou emquanto teve logar esta terrivel «scena, não foi interrompido mais que pelos gritos dos pade«centes, e a bulha do mar que na sua quéda lhe açoitava os «corpos.»

«Hum novo rufo de tambores annunciou que a execução «tinha acabado.

«Emquanto que as embarcaçoens, rompendo a sua linha cir«cular, reganhavão a remos a praia, ou os seus navios, qua«tro homens transportavão os dois infelizes quasi moribun«dos á enfermaria, onde os cirurgioens os esperavão para «lhes prodigalisar os soccorros da arte. — 1830!...»

F-G

Saiba-se pois que tal castigo, nem antiga nem modernamente se deo a bordo dos navios de guerra portuguezes, e bem que sejão rigorosissimas as leis que ainda nos regem no mar, nem então, nem hoje alli se applicam penas tão revoltantes authorisadas pela legislação em vigor. Tem-se castigado marinheiros de huma maneira atroz, e levantado estatuas ou premiado com governos e recompensas de muito valor, os officiaes que exhorbitarão n'este sentido, como fizerão em Loanda, chegando a mandar flagellar oito marinheiros da fragata *D. Pedro*, dos quaes fallecerão cinco, por causa de taes tormentos, mas essas tyrannias forão e são filhas da crueza do coração de quem as pratica, e pouca força do governo da metropole, que não se delibera a castigar os seus delegados, ou mesmo por nutrir em si as mesmas ou ainda peiores condiçoens de insensibilidade e despotismo.

Continuemos no entretanto a trasladar para este Epilogo,

alguns breves capitulos de historia maritima, nos quaes authores estrangeiros de mérito dão gabo á gente portugueza.

No Prefacio do tomo 1.º da *Histoire de la Navigation,* traduzida do inglez e impressa em Paris, vem o seguinte: «O publico verá a historia daquelles que principiárão as viagens, «que lhe abrirão o caminho, e derão os meios de as fazer. «Elle louvará a sua curiosidade; admirará a sua resolução, o «seu valor, a sua constancia; lamentará os seus sacrificios e «seus trabalhos, e lhe dará os agradecimentos dos bens que «as suas descobertas lhe procurárão. Se estas viagens só fos«sem por terra, não se teria ido muito longe, e pouco teria«mos avançado. As ilhas terião ficado incognitas, e éra preciso «contentarmo-nos com o que conhecemos no nosso Hemis«pherio. O outro nos teria ficado escondido, como esteve du«rante tantos seculos. Mas emfim Deos não quiz que ignoras«semos por mais tempo, que havia huma grande parte do «genero humano, aindaque barbara a encontrassemos, que «éra filha de Adão como nós, e deviamos olha-la como nossos «irmãos e irmans. Os vastos mares que nos separavão, o «medo de nos entregarmos a elles, os meios que não sabiamos «para tentar a passagem, nos tinhão nessa ignorancia. Foi «pela navegação que a bondade Divina provêo, e ella nos ins«pirou a arte, e nos levou á pratica e nos dirigio dando-nos o «conhecimento da Bussola, sem a qual a Navegação teria fi«cado pouco segura, difficil e muito limitada.»

«Todos aquelles que tem contribuido para estas grandes e «santas emprezas, merecem sem duvida a sua recompensa «diante de Deos e diante dos homens; mas póde dizer-se que «os Portuguezes e os Hespanhoes a merecem com mais justo «titulo por serem os seus primeiros authores, ainda que es«tes ultimos prevaricassem na sua conducta no Peru e no Me«xico, pela avareza e crueldade havida com os Indios: e del«les póde dizer-se o que disse hum poeta ácerca da Missão dos «Apostolos: *Scelera ista nefasque, hac merce deplacent,* por«que o Evangelho foi prégado e recebido.»

A pag. 67, depois de contar quaes, e como forão feitas as

viagens ao norte da Europa continúa dizendo: «Eis aqui as «mais consideraveis descobertas que se fizerão pelo Nordes- «te; mas póde concluir-se que não forão felizes, pois não pre- «encherão o seu fim principal que éra achar huma passagem «por este lado para as Indias Orientaes.»

«Deixemos pois esses climas medonhos e estereis, onde «tanta gente pereceo, sem achar o que buscava. Não fallemos «tambem mais desses Mares sempre gelados, desses cachó- «pos, desses nevoeiros, dessas trevas, nem de tantos homens «de merito, os quaes não deixárão quasi outro fructo das «suas fadigas, senão o commercio da *Russia;* emquanto po- «rém o grande objecto éra o commercio do Reyno de *Cathay,* «e a descoberta de huma passagem pelo Norte para a *China,* «e Japão, e todos os outros paizes Orientaes. Não fallemos, «digo, de tudo que tentarão do lado do Norte; e vamos no «entretanto áquellas que se fizerão mais felizmente do lado «do Meio Dia e do Sueste: primeiramente do lado da Africa, «e depois da Asia, que mais se frequentou, porque dahi vi- «nha maior proveito.»

«A primeira destas descobertas foi feita por hum Inglez «chamado *Mecham;* se todavia o facto hé bem authentico, «este *Mecham* tendo raptado huma dama em 1344, fugio com «ella a bordo de hum navio, etc. (Vem o romance ou historia da descoberta da Madeira e das Canarias, e continúa): «Isto «não hé ainda senão o preludio das descobertas que os Portu- «guezes fizerão depois sem interrupção. Póde mesmo dizer-se «que a primeira por elles feita foi o verdadeiro começo de todas «que se lhe seguirão. Mas hé conveniente notar em que occa- «sião os Portuguezes as principiárão. O Rey *João de Portu- «gal,* etc.» (Falla d'El-Rey D. João II e do Infante D. Henrique muito detalhadamente, concluindo a relação das viagens por nós feitas, e passa áquellas dos outros povos assim): «Até «aqui não tenho dito nada do que os mais povos da Europa fi- «zerão na Africa e nas Indias Orientaes, porque elles não fize- «rão senão seguir as pisadas dos Portuguezes, e isso mesmo «foi feito muito tempo depois e passado o anno de 1542.»

A pag. 354 diz: «Desde o principio do mundo até á desco-«berta das Indias Orientaes, nenhum homem que eu saiba, «concebeo o projecto de fazer huma viagem á roda da terra. «Como estas sortes de viagens são espantosas pelo atrevi-«mento do designio e singulares nas suas especies, reservei-«lhe aqui hum logar. Mas antes de as referir, notarei de passa-«gem, que ainda que tenhão tentado tudo para descobrir «novas vias para fazer o circuito do mundo, não encontrárão «ainda outro nenhum caminho senão aquelle que primeiro foi «indicado por quem teve hum tão nobre pensamento; isto «succedeo no anno de 1519, em que *Fernando de Magalhaens* «que nós chamamos *Magellan* por corrupção da palavra, por-«tuguez de nascença, Gentil-homem de Herança, Soldado e «Marinheiro de profissão; tendo muito tempo servido o seu «Principe, tanto na Africa como nas Indias, e não recebendo «paga equivalente aos seus serviços, renunciou a Patria, des-«naturalisando-se como éra costume então. Elle foi offerecer «o seu prestimo ao Imperador Carlos *Quinto,* que éra tam-«bem Rey de Hespanha. Havia já muito que *Magalhaens* se per-«suadira decididamente que podiam ir ás Indias, e sobre tudo «ás *Molucas,* sem carecer passar pelo Cabo da *Boa Esperança,* «como então se fazia. Elle propoz portanto a cousa ao Impe-»rador com tamanha segurança, que este lhe fez dar cinco na-«vios e duzentos e cincoenta homens para a emprender.»

Do mesmo audaz navegador, tambem o Chevalier de Langeac faz menção honrosa na sua obra *Colomb dans les Fers,* dizendo a pag. 139: «*Magalhens,* que se immortalisou pela «ousadia da sua navegação, pedio debalde a Manuel, Rey de «Portugal, a recompensa que merecião os seus serviços, e «não obteve senão recusas.» Deste maritimo, ainda *Robertson*, para exaltar Drake, diz no primeiro volume *The Naval Chronicle:* «Aquelle atrevido navegador, invejoso da gloria que «*Magalhaens* tinha adquirido rodeando o globo, emprendeo «huma viagem, que a Europa inteira tinha admirado durante «sessenta annos, sem comtudo seguir o descobridor portu-«guez na sua aventurosa derrota.»

Ora eis aqui os portuguezes considerados por notaveis escriptores estranhos, como os primeiros e mais audazes navegantes dos seculos modernos, e Magalhaens, o primeiro que se lembrou de emprender e executar huma viagem á roda do mundo, e o facto hé exactissimo. Todos sabem os successos maravilhosos por nós praticados que servirão de factores á multiplicação das relaçoens sociaes do genero humano, porém parece que não lembrão; e quem os repete hé tido por lunatico, e mal avisado em recorrer a taes anachronismos para defender o direito que esta terra de Portugal tem á sua hierarchia de nação das mais civilisadas. Hoje quem lê, escreve ou falla *portuguez*, hé meio barbaro; mas embora lho chamem, o certo hé que no meio deste apregoado barbarismo, aqui ha huma imprensa livre; proscreveo-se a pena de morte, primeiro nos crimes politicos e depois absolutamente; ha tolerancia nas crenças religiosas, permittindo-se-lhes até erguerem os seus respectivos templos; cumprimenta-se a pessoa do Rey por affecto e respeito á authoridade monarchica, e não por medo do castigo de tão brutal grosseria; e a opinião publica tem tanta força que derruba e levanta ministerios sem precisar correr á praça vozeando.

Honra pois aos Portuguezes, honra á nossa gente que cercada dos vicios e máos habitos dos maiores povos da Europa, neste seculo de transição, nutre idéas generosas, e procede maciamente sem ser a isso instigada por emprestados brios e alheios exemplos. Quando elles fossem mister para dispertar em nós principios de actividade e honra, esquecidos pela corrupção e contacto dos mais interessados individuos no nosso aniquilamento, bastaria lembrarmo-nos do que fomos e fizémos, confessado por escriptores filosophos e juizes insuspeitos de quanto praticámos de sublime. E como o seu testemunho deve ser grato a quem présa este paiz, aproveitarei a opportunidade de repetir hum que de nós deo o distincto Reynal. Diz elle no tom. 1.º pag. 121–22:

«A instituição da cavallaria, huma d'aquellas que mais ele-
«varão a natureza humana, este amor da gloria substituido

«ao da patria; este espirito apurado das fezes dos seculos «barbaros, nascidos mesmo dos vicios do governo feodal: a «cavalleria reapparêo então nas margens do Tejo com todo o «brilhantismo que tivera á nascença em Inglaterra e França. «Os reis procurárão conserva-la e estende-la pelo estabeleci-«mento de diversas ordens formuladas sobre o modelo das «antigas, e cujo espirito éra o mesmo; quer dizer huma mis-«tura de heroismo, galanteria e devoção.»

«Os reis elevárão ainda o espirito nacional pela sorte de «igualdade com que tratavão a nobreza, e pelos limites que «elles mesmos davão á sua authoridade. Convocárão muitas «vezes os estados geraes, sem os quaes não ha propriamente «nação. Destes estados foi que Affonso recebeo o sceptro de-«pois da tomada de Lisboa. Foi com elles que os successores «derão muito tempo leis. Diversas destas leis érão proprias «a inspirar o animo de cousas grandiosas. A nobreza éra con-«cedida aos serviços distinctos: áquelle que matava ou apri-«sionava hum general inimigo ou o seu escudeiro; áquelle «que sendo prisioneiro dos Mouros, recusava resgatar a li-«berdade pelo sacrificio da sua religião. Tiravão a nobreza «a quem quer que insultava huma mulher, dava hum falso «testemunho, faltava á fidelidade, ou *escondia a verdade ao «rei.* Se este uso acabou hé por culpa dos subditos por não «dizerem a verdade aos soberanos, ou á falta dos soberanos «que não a quizerão ouvir?»

«..... Os Portuguezes érão pois cavalleiros armados para «defenderem suas mulheres, seus filhos, e os seus reis, caval-«leiros como elles. Érão ainda cruzados que defendião o «christianismo combatendo pela patria. Ajuntai que éra huma «nação pequena, huma potencia limitada: ora não hé senão «nos pequenos estados muitas vezes em perigo, que se sente «pela patria hum enthusiasmo, que não conhecem nunca os «grandes povos, que gosão de mais segurança.»

«Os principios d'actividade, de força, de elevação, de gran-«deza, que estavão reunidos juntamente nesta nação, não se «perderão depois da expulsão dos Mouros. Estes inimigos da

«fé e do estado, forão perseguidos até na Africa... Elles (os «portuguezes) partirão em quantidade para se irem enrique-«cer, servir o estado, e fazer conversoens. Parecerão na In-«dia mais do que homens, até á morte de Albuquerque. En-«tão as riquezas, que érão o objecto e o fructo das suas «conquistas, corrompêrão tudo. As paixoens nobres foram «substituidas pelo luxo e gosos, que não deixão nunca de «enervar as forças do corpo e as virtudes da alma. A fraqueza «dos successores do grande Manoel, os homens mediocres «que elle mesmo escolheo para vice reis das Indias fizerão «degenerar os Portuguezes pouco a pouco.»

Do estado do nosso exercito, que tambem calumnião, disse em 24 de fevereiro de 1824, o ferido das nossas balas, e nosso justo apreciador general Foy: «Vem depois hum reino «do qual parece que os nossos ministros esquecerão a exis-«tencia. Sereis todavia forçados a reconhecer que alem da «revolução de Hespanha, há ainda a combater tres milhões de «Portuguezes, que estão mais perto de Madrid que nós; que «estes Portuguezes tem hum exercito veterano fortemente con-«stituido, e que elles sabem muito bem quaes são os seus ini-«migos, e onde hé o seu campo de batalha.» (Tomo 2.º, pag. «221.)

Tinhamos em 1824 hum exercito *veterano, fortemente constituido, e sabiamos onde éra o nosso campo de batalha.* Sabiamos, sabiamos, e conhecemos quem são os nossos inimigos, tambem como os conhecia o illustre orador que terminou o seu discurso da seguinte maneira: «Velho soldado, «não posso deixar de fazer votos pela honra das nossas armas «quando o emprego dessas mesmas hé contrario ao senti-«mento nacional. Cidadão, chorarei sobre huma guerra onde «são forçados a mentir ao seu destino os meus antigos com-«panheiros de combate, e esta nobre e joven geração que, «nutrida no amor da liberdade, éra tão digna de peleijar hum «dia contra os verdadeiros inimigos da França.» O exercito portuguez, igualmente tão digno de combater os inimigos da liberdade, e de Portugal, foi constrangido a mentir aos seus

generosos instinctos, apoiando nesse tempo o absolutismo fóra e no proprio paiz que acabára de emancipar. No entretanto, então e ainda hoje as suas tendencias, e os desejos que o animão, são a melhor garantia das instituiçoens politicas, e da estabilidade do regimen constitucional que desfructâmos; e por isso aqui lhe dou, por mim e por todo o cidadão patriota, e amante d'esta terra, não eivado de estrangeirismo algum, os louvores que lhe são devidos em geral, e a todo o militar portuguez de qualquer arma de mar e terra, ou condição que seja, e este voto de agradecimento, se hoje não tiver éco, lá soará na futura idade.

Preguem os francezes, inglezes, e americanos do norte quantas doutrinas philosophicas os seus nacionaes codificárão, que os Portuguezes menos fartos de letras fundidas, e menos expansivos em palavras, tem-nas levado á pratica sem programmas, nem ostentação vaidosa. Embora meia duzia de organisaçoens dotadas de mais ou menos intelligencia, modeladas á estrangeira, ou corrompidas na sua origem por causas accidentaes; embora esses visitantes dos paizes mais especulativos em artes e sciencias, subsidiados ás mãos cheias de ouro para importarem aperfeiçoamentos, e civilisação já velhos e sabidos em Portugal, desdenhem do que hé nosso, e dos bens que o paiz possue, e queirão ennodoar o quadro da nossa vida politica; são pontos tão raros, que mal se distinguem no meio da multidão de bellezas que o tornão admiravel.

Ainda que o fim d'esta memoria, ou Epilogo de Historia Maritima, seja tratar de navios, e do que lhe respeita, disse tambem no seu começo, que havia de tirar da mesma, directa ou incidentemente, conclusoens e referencias honrosas á gente portugueza e hé o que vou fazendo quando o assumpto dá logar, posto pareça divagação, mas quem tiver feito viagens do alto, ou tiver alguma idéa do que são as derrotas de longa navegação, de se perder a terra de vista por semanas e mezes de hum horisonte sem fim, ha de conhecer que não fujo do *rumo* que tenho em vista; e assim como a vigia dos *raus* vê branquejar a areia na praia, ou pelo menos percebe

a *arrumação* da terra quando o bom piloto *se faz* com ella, eu não me afastei do rumo da Agulha, dando desconto á *variação* para seguir o meu *caminho.*

Entrando outra vez no sulco de que por instantes fugi por huma *guinada* momentanea, direi que para dar idéa da figura e fórma dos navios antigos, teria, e terei de buscar objectos com que os compare, sendo certo que forão e são diversissimos os seus typos em porte, apparelho, arte e construcção. Alem de que, sendo o Marinheiro poucas vezes entendido daquelles que não seguem a mesma vida, por ser a sua linguagem differente da usada em terra; e ninguem conhece as cousas relativas ao mar, se não dedicando-se ao seu estudo, ou no fim de longa experiencia, mal poderia dar conta do meu recado, sem me fazer acompanhar de hum Diccionario, que explique a differença que vai da palavra *amura*, por exemplo, á palavra *amarra* que os periodicos ultimamente confundírão n'hum artigo que publiquei sobre a epigraphe *Hum vendaval no Tejo,* que inclui n'este volume; e ácerca da difficuldade que ha de falta na materia, e dos componentes que esta vida do mar abrange; diz *M. Charles Romme* no *Diccionaire de la Marine Française:*

«Considerando tambem quantos objectos a Marinha abrange «que são pouco ou nada conhecidos das pessoas que vivem «longe dos portos, e quanto hé difficil dar-lhe huma idéa sa«tisfactoria della pela descripção a melhor e a mais bem feita, «sem lhe apresentar a imagem debaixo dos olhos; conformo«me com a opinião de Horacio:

Segnius irritant animos demissa per aurem,
Quam quæ sunt oculis subjecta fidelibus;

E assim hé na verdade. Digão que meio ha de fazer entender a qualquer alheio ao mar, o que hé, por exemplo huma *caverna?* Caverna, diz o nosso velho Moraes: «S. F. *lugar con«cavo, profundo soterraneo, de notavel extensão, na terra, «rochedo, monte. Picos que se assentão sobre a quilha para «lhe forrar o fundo.*»

Que terá de commum este objecto com aquelle para lhe darem o mesmo nome? e assim milhares de outros como atraz disse e agora repeti? Se lhe chamassem costellas, e á quilha espinha dorsal, não havia repugnancia na analogia, por que hum navio em osso, tem huma grande similhança com o esqueleto do corpo humano; porém caverna ao madeiro collocado transversalmente sobre a quilha, ninguem lhe adivinhará a etymologia. Mas o certo hé que apesar de taes nomes parecerem disparatados, algumas vezes se apropriião metaphoricamente com grande acceitação, como foi quando o general Foy disse que Portugal andava atrelado á Inglaterra, como huma lancha a *reboque* de hum navio. Dalli por diante, a tribuna dos deputados toda éra *remorque,* applicando-se a palavra mais ou menos felizmente nas discussoens. (France Maritime, Tom. 3.º, pag. 82.)

«Ha na Arte de Marinha (diz *M. Romme)* palavras curtas, «destas sobre tudo destinadas a ordens, isto hé, vozes de «commando relativas a movimentos rapidos, ou para expri«mir affeiçoens instantaneas. Ha termos abstractos como nas «sciencias philosophicas, que são destinados a exprimir só as «propriedades dos corpos, seus movimentos, sua posição, «suas relaçoens geraes e particulares, assim como certas cau«sas, certos effeitos, certas variações, etc.

«Notemos emfim que, entre estes termos que não forão in«ventados senão por homens do mar occupados da sua arte, «já muitos tem sido transportados para a linguagem commum «para exprimir idéas particulares com mais precisão e laco«nismo, que não podia permittir o estado actual d'ella; taes «são as palavras abordar, bordejar, amarrar, encalhar, em«barcar, afundar-se, governar, pôr em nado, arriar, caçar, ca«lafetar, alastrar, manobrar, forçar de véla, governar, pilotar, «dar costado, reunir, fazer escala, rebocar, sondar, etc. Ha «na verdade muitas palavras de Marinha, que parecem dever «ainda enriquecer o vocabulario commum; porém deixo aos «Grammaticos, o cuidado da sua escolha, de as indicar, e de«pois pertencerá aos grandes Oradores, e aos Authores céle-

«bres mostrar a conveniencia da sua adopção, pelo successo «que obtiverem usando d'ellas.»

Nos dois volumes dos discursos do general Foy, vê-se como já notei, quanto a fraseologia maritima éra seguida na tribuna franceza, tanto por elle, como pelos outros deputados, e até pelos ministros, que não querião *bordejar*, chegando o mesmo Luiz XVIII a dizer n'hum discurso de abertura: «a minha «verdadeira *bussola*, etc.» Mas tudo isto, no meu entender, prova a difficuldade que ha em fallar de marinha, de navios, e dos seus accessorios e relaçoens, com quem não hé do officio. Que idéa fará huma pessoa alheia ao mar, da embarcação chamada *redonda?* Julgará que a fórma do vaso tem esta figura? Dizemos geralmente: *Hum navio redondo, panno redondo, mareado pelo redondo;* e o navio não hé redondo, nem o panno, nem a posição das vélas indicam partes do circulo. O navio chama-se *redondo* em relação ao seu arvoredo, e não ao casco; *redondo*, quando as vergas das suas vélas estão suspensas, ou içadas pelo meio (a que chamam tambem *terço* da verga) perpendicularmente e horisontalmente nos mesmos mastros e mastaréos: chamamos panno *redondo* áquelle que n'ellas se enverga, o qual nunca foi redondo, e hé ordinariamente hum quadrilatero terminando por linhas rectas nas *téstas*, ou extremos lateraes que vem a tornar-se curvas pelo esforço do vento, menos na parte superior chamada *gurutil*, cheia de ilhozes para por ellas cingir-se á verga: Dizemos mareado pelo *redondo*, ou braceado pelo *redondo*, quando as vélas fazem angulo recto com a quilha, que hé o mesmo que navegar á poppa. Como ha de entender quem não for da profissão esta voz de commando: *Mette a gavia dentro* Onde se mette ella? como se faz, ou que significa esta operação? Poderá entender que estas tres palavras resumem a idéa de lhe largar as escôtas, carregar os estingues, brioes e sergideiras, subir a gente á verga, pegar no panno, dobral-o, e mettel-o debaixo da gocheta?! Não, por certo. Como ha de pois a pessoa estranha á vida maritima entender huma palavra que exprima a successão de diversos actos, e mesmo aquella que

designa a qualidade do navio *redondo*, quando nem ao navio se refere, mas sómente ao seu arvoredo?

Ainda mais, vem nas Gazetas dos annos de 1760, 80, 90, etc. que as senhoras rainhas, mulheres de D. João V, de D. José, e a Senhora D. Maria I quando se divertiam nas suas viagens pelo Tejo, se fazião acompanhar de *faluas* com musicas, etc. Que especie de barcos érão estas *faluas?* Já se vê que não érão galiotas, nem escaleres, érão *faluas;* e bem entendido, de remos para seguirem as galiotas reaes. Que fórma tinhão? Hoje ha faluas d'Aldeia Gallega, que são grandes barcos de carga, ha faluas de Cacilhas, diversas daquellas, e com outro talho de vélas; há faluas do Arsenal, tambem differentes, que forão no seu começo canhoneiras de huma peça á prôa, e hum obuz a ré. Donde se vê que *faluas*, admittem no seu genero varias especies de barcos maiores e menores; porém *faluas* de recreio não as há presentemente, não se podendo ao certo descrever o porte, a armação, e a fórma daquellas que levavão os musicos, e as *charamellas* para divertirem Suas Magestades e *as suas Damas* nos seus *passeios por agua*.

Ainda que muito summariamente pretendesse esboçar a fórma dos varios navios antigos, éra isso inteiramente impossivel, porque dos mais modernos, e das embarcaçoens miudas que lhes servião de accessorios, mal se póde dar idéa. Descer ás especialidades até certa época, nada se fará, nem faz que satisfaça o homem do mar, porque tudo que há escripto a tal respeito hé geralmente absurdo. Quanto porém ás *caravélas*, e vasos coévos, ou dahi para diante alguma cousa se póde conjecturar, pelas pinturas que dellas apparecem n'algumas cartas maritimas, especialmente nas que se copiarão das existentes do Museu Britannico, e das que acompanhão o Roteiro de D. João de Castro na sua viagem ao Mar Roxo, que mostrão as suas salientes e altas poppas, os seus agudos e longos beques, seus quatro mastros latinos, tendo o de prôa hum velacho, ao qual parece que chamavão gavia, e ha envergada na antena inclinada, traquete como se vê em M. Jal.

A proposito de *traquete*, quaes serião aquelles de que falla

Camoens no VI Canto dos *Lusiadas*: «E os *traquetes* das gavias tomar manda?» Traquetes, no plural, hé cousa que não há na Marinha, pois em cada navio, apenas há só hum, redondo ou latino, donde se conclue que a palavra *traquete*, não significava o mesmo que hoje significa, isto hé, huma véla, porém parte das mesmas. Diz elle:

LXX

Mas neste passo assi promptos estando,
Eis o Mestre, que olhando os ares anda,
O apito toca; acordão despertando
Os marinheiros d'huma e d'outra banda,
Os *traquetes* das gavias tomar manda:
Alerta, disse, estai, que o vento cresce
Daquella nuvem negra que apparece.

LXXI

Não erão os *traquetes* bem tomados
Quando dá a grande, e subita procella:
Amaina, disse, *amaina* a grande véla!
Não esperão os ventos indignados
Que *amainassem;* mas juntos dando nella,
Em pedaços a fazem, c'hum ruido
Que o mundo pareceo ser destruido.

Não se póde attribuir a ignorancia de hum Marinheiro tão douto e experiente como éra Camoens o tomar a palavra *traquetes*, n'huma accepção differente daquella que se lhe dava a bordo, e por aqui se prova cada vez mais, a difficuldade de entrar no exame da fórma e aparelho dos navios anteriores aos do seculo actual, vendo-se que muitas palavras de marinha, exprimem cousas diversas conforme a época e o objecto a que se referem. Tenho ouvido dizer dos nossos moinhos de vento (que são de origem árabe, porque os vi no Egypto; assim como as machinas de irrigação das margens do Nilo e do canal de Atfé, vulgarmente chamadas *nóras mouriscas)* tomar os *traquetes;* isto hé, enrolar o panno duas vezes na vara, sendo a primeira volta, meia véla, e a segunda *traquete;* e daqui vem

dizer-se que tal moinho anda a *traquetes*. Assim, *carregar* hum punho, ou *tomar* hum *riz* (se hé que já então as vélas tinham *rizes)*, quereria essa diminuição de panno, significar a palavra *tomar os traquetes:* e tambem se conclue da outra voz de commando: *Amaina* a grande véla, ser esta latina, porque de outra sorte, não se arriára, visto que arriar, hé o mesmo que *amainar;* e a véla grande de hum navio de gavia não se arria; ou talvez se arriara mas com outro aparelho e manobras differentes das que hoje se usão. E tanto mais assim hé de suppor, que a expressão não hé forçada pela rima, nem por outra elegancia poetica, vendo-se ser ella genuina, e propria da manobra de diminuir de panno, e da arte mixta desse tempo, de armar os navios com vélas redondas, e latinas simultaneamente, como nos apresenta *M. Jal* na sua *Archeologie Navale,* quando dá os desenhos das *caravélas* de Colombo que tem hum velacho e hum traquete redondos, e huma véla grande latina.

Ora, não sendo a linguagem naval do seculo de Camoens, a mesma que a de hoje, como saberemos avaliar a significação dos seus termos, nos primeiros seculos do Christianismo, e nos anteriores? E o mais hé que, faltando certos exemplares dos navios antigos, e mesmo do seculo antecedente ao actual, pouco juizo se ficará fazendo da sua construcção, arvoredo, aparelho e mais accessorios pelo que delles se disser. Por exemplo: Lemos na Antistofre 2, da Ode a Vasco da Gama, do nosso pindarico Diniz:

> Do negro mar na foz alçou fervendo
> Vivas, vadantes ilhas,
> Que a morte intimão, com fragor horrendo,
> De longe ás curvas quilhas:
> . . . . . .

Onde hé que na Europa havia, ou há navios com quilhas curvas? Sempre tomei este adjectivo por huma ficção poetica, pois nunca vira aqui, se não quilhas direitas, rectilinias e bem galgadas; mas lá me parecia que o judicioso author, não intro-

duziria aquelle termo sem necessidade na sua poesia, e simplesmente para metrificar o verso, pois teria o mesmo numero de syllabas dizendo *longas*, como *curvas* quilhas; e então que, de algures lhe viéra a idéa. Finalmente achei que fallara verdade, e éra exacta a denominação de *curvas quilhas*, porque as vi na India e na China, por occasião de se espalmarem os navios indios e árabes de todas as denominaçoens incluindo pallas de tres mastros; e no isthmo da Areia Secca em Macáo tambem, quando alli foi encalhar hum grande *Taó* lançado com varios juncos e lorchas pela força do tremendo tufão de 1831. Mas se aquelles povos da Asia, por effeito do maior contacto com os europeos, e pela inquestionavel superioridade dos seus navios, adoptarem as construcçoens occidentaes, desprezando as primitivas do Oriente, quem fará idéa da tal curvatura das quilhas, no fim de alguns seculos? Quem nos póde dizer hoje, se os vasos phenycios, gregos, ou carthaginezes tinhão esta conformação? Quem nos transmittio hum typo digno de fé passados tantos mil annos, quando de algums centenares delles, os navios, e os nomes das suas partes componentes são immensamente diversos?

Chamava-se á verga da véla do mastro de ré, verga de *mezena*, e éra na verdade huma verga, hoje chama-se-lhe *carangueja da mezena*, e nella se envergão juntamente a *véla ré* e a *gala* ou *drayva* á ingleza. A rasão hé porque a verga da mezena servia para esta véla que occupava a parte superior da verga chamada penol, e a outra metade, chamada carro, éra para a *rebeca*. A verga éra das dimensoens da do traquete suspendia-se pelo terço (meio) ao calcez, ficando a bóça abaixo da roman, com huma inclinação parallela ao estae grande; para a parte do penol, como disse, ficava a *mezena* que ia caçar na grinalda, e na parte inferior que apontava para a tolda, envergava-se a rebeca. Hoje não hé assim porque esta ultima tem o seu estae especial, e a mezena enverga-se em huma antena mais delgada do que a antiga verga, a qual encaixa n'huma bôca de lobo que abraça metade do mastro, e sobe ou desce por elle como convem á mareação do navio. A *véla*

TERRADAS ARABES DO MAR ROXO E SINO PERSICO

ré, ou *dragva*, ou *gála* hé huma véla de brim, propria para bom tempo que se enverga na mesma carangueja, e vai caçar no extremo da *retranca* fóra da grinalda, e não nesta como a mezena que hé de lona, par kapear, ou para vento duro que apenas consente as vélas *mestras;* aquella retranca hé huma verga igual á do traquete, que tem como a carangueja da mezena sua bôca de lobo que lhe serve de apoio contra o mastro, para girar e pôr-se á feição do vento quando a navegação hé de bolina.

Nos navios antigos redondos não se usava páo nem véla de *giba*, e havia então verga e véla de *cevadeira*, hoje não há nem esta véla, nem a sua verga, e ha *giba* e *páo da giba* que se prolonga pelo páo da bujarrona, e sai hum pouco para avante delle, onde vai fazer-se fixo o estáe, e o ponto extremo da referida véla, que vem caçar perto do turco, ou mesmo á *roda* de proa. Até aos annos de 1823 e 1824 os navios de guerra de alto bordo, como fragatas e náos, érão de poço, e tinhão bailéos da tolda ao castello, como tive occasião de dizer quando tratei do cruzeiro da fragata *Perola* no primeiro artigo do tomo 1.º desta obra, onde se accommodava a lancha, depois corrêrão o espaço medio de xadrezes volantes, dizendo-se que assim não se enchia a bateria de fumo em occasião de combate, havendo espaço para a manobra por cima delles; e finalmente correrão de assoalhado permanente o espaço da tolda ao castello, no qual abrírão não só a escotilha grande como no convés, se não quatro escotilhoens nos logares dos antigos bailéos em convenientes distancias das amuradas, para serviço da gente, do convés para o castello e tolda, indispensaveis em certas fainas, para acudir com o maior numero de braços á manobra superior: e a tolda desde a grinalda á *roda*, não tem interrupção alguma, posto ainda usar-se a denominação de castello, á parte que vai do mastro do traquete á mesma *roda*, e especialmente *tolda*, da outra que fica do mastro grande para ré.

Hoje o segundo pavimento de hum brigue, curveta ou fragata, e o terceiro ou quarto de huma náo de duas os tres ba-

terias ou cobertas chama-se convés; e n'outro tempo dava-se este nome, só á parte delle comprehendida entre o mastro grande e o do traquete: *Converso* (diz M. Saverien) «Parti du «tillac ou pont d'enhaut, qui est entre le grand mât et le mât «de misaine. C'est le lieu ou l'on se visite les uns les autres, «ou l'ont fait la conversation; d'où lui vient le nom de *conver-«so,* qui est Portugais.»

A palavra *convés* hé pois de origem portugueza, e foi adoptada pelos francezes, donde se vê que elles tiverão navios de coberta e *convés* depois de nós, ou que davão a esta parte dos mesmos, outra denominação menos apropriada. O certo hé que nem o convés hé hoje o logar nobre para receber visitas, que se recebem na *tolda* propriamente dita, nem haveria alli espaço para reunioens, porque está empachada com as antenas, lancha, escaleres, palamenta, e marinhagem. Finalmente são tantas as differenças existentes nas construcçoens e arvoredos dos navios dos seculos remotos, e do seculo passado, e mesmo do meio seculo presente, a este meio que vai correndo, no qual de dia para dia surge huma invenção inesperada, que para as descrever me seria preciso, não humas poucas de paginas deste quarto tomo dos *Quadros Navaes,* onde apenas resumo o epilogo dellas, se não hum e muitos volumes, porque o assumpto dá margem a grande tarefa; sendo o fim principal a que me propuz, demonstrar que os Portuguezes forão inventores, introductores e melhoradores da arte Maritima.

E finalmente para concluir o escripto que emprendi, com a idéa de fazer algum serviço á Marinha de Portugal, vou dar noticia de hum facto que nenhum dos nossos chronistas menciona, e nem ao menos se acha apontado pelo Visconde de Santarem no Quadro Elementar das Relações Politicas e Diplomaticas de Portugal, nem pelo Snr. Rebello da Silva, posto que não podesse ter existido sem que diplomaticamente se houvesse estipulado; quer dizer, o auxilio que Portugal deo á França de sete náos para esta potencia hostilisar a Hespanha, e apoderar-se das suas praças na Italia, como Piombino e

Porto-Longone, bem como da venda de outras quatro náos para reforçar a sua esquadra, das quaes a primeira éra a *Santa-Anna* de 64, pelo custo de 500:000 liv. Facto tanto mais extraordinario que se operou no decurso da guerra da independencia, quando estavamos a braços com os Hespanhoes, e o paiz exhausto de recursos a todos os respeitos, seis annos depois da Restauração do 1.º de Dezembro de 1640, como se vai ver, não dito por hum Portuguez, porém sim por hum Francez que nenhum interesse leva a fazer-nos figurar nos annaes do seu paiz. Diz pois *Mr. V. Brun* (de Toulon) no 1.º Tom. das *Guerres Maritimes de la France*, a pag. 25:

«1646 — Mazarin, alarmé de sa rentrée, envoya avec viva-«cité des ordres pour lui faire reprendre la mer. Il fut sur le «point de donner pouvoir de la commander au cardinal de Va-«lençay, mais le maréchal de La Meilleraye fut choisi. Ce nou-«vel armement fit voile le 17 semptembre composé de 29 «vaisseaux français et 7 portugais, et s'empara sans peine «de Piombino et de Porto-Longone, qui fournirent des ports «capables de recevoir nos flottes et de les faire hiverner au «sein de l'Italie. Le chagrin qu'en eut le pape fut une satisfa-«ction pour le cardinal-ministro, qui en réussit mieux dans «ses négociations avec lui.»

Ácerca da venda que o governo portuguez fez ao de França das quatro náos acima referidas, escreve o mesmo author a pag. 423 do dito 1.º Tomo o seguinte:

«On vit arriver à Toulon, le 9 mars, un vaisseau de 64 ca-«nons, nommé la *Sainte-Anne*, que le ministre annonça avoir «été acheté secrètement à Lisbonne, pour compte du roi, par «l'ambassadeur en Portugal, pour le prix de 500:000 liv. Il «était équipé d'un petit nombre de matelots étrangers; il dés-«arma aussitot. Le ministre fit connaître que deux autres vais-«seaux avaient été achetés de même pour le service de la ma-«rine, et désira que l'on gardât le secret sur cet achat, de «même que sur celui de la *Sainte-Anne*. L'intendant repondit «qu'il n'était pas possible de faire prendre le change, depuis «que ce vaisseaux était dans le rang des autres, et ses effects

«dans les magasins, et que quant à l'achat des deux autres «vaisseaux, cette nouvelle était aussi publique que la premiè-«re*».

Esta nota não tem probabilidade alguma de verdade, porquanto nem á França ficava bem deixar a reparação dos seus aggravos em silencio, relativamente ao insulto feito pelos navios de guerra inglezes aos francezes na bahia de Lagos debaixo do alcance da artilheria das fortalezas de Portugal, nem a sua amizade a este paiz éra tanta, que lhe fizesse occultar, por nos fazer favor, huma satisfação que lisonjeava o seu orgulho, e lhe dava maior importancia em toda a parte do mundo. No entretanto o que parece mais verdade, hé que, nem as outras náos que se esperavão de Lisboa forão dadas á França por *indemnisação*, nem mesmo vendidas, porque não se faz menção da sua entrada no porto de Toulon, porque *Mr. V. Brun* diz logo adiante deste § na seguinte pag. 424:

«Au lieu des deux autres vaisseaux attendus, il en arriva «trois successivement, qui vinrent de Gênes, avec un faible «équipage d'une centaine d'hommes. Ils se nommaient *la Vier-«ge de Santé, la Notre-Dame du Rosaire,* et *le Saint-François «de Paule.* Ils étaient, comme le premier, percés de 64 ca-«nons, mais ils n'amenèrent avec eux qu'une artillerie beau-«coup plus faible et très-incomplète. Ils avaient été construits «à Gênes, ou ils étaient encore sur les chantiers en 1755. A «cette époque, les constructeurs avaient eu le project de les «vendre à la marine française, qui envoya sur les lieux des «officiers et des constructeurs pour les visiter; mais ils ne fu-«rent pas jugés propres au service militaire, et il fallut sans «doute, pour les accepter cinq ans après, la raison diplomati-

* «On a généralement supposé que ces bâtiments de guerre étaient «donnés par la cour de Lisbonne en indemnité de ceux qui avaient étés «brûlés ou pris à Lagos sous le canon portugais, et que cette cour, n'osant «demander aux Anglais la réparation de la violation faite a son territoire, «avait trouvé cet expédient pour satisfaire aux réclamations de la France, «en obtenant, pour couvir en même temps son amour-propre et sa fai-«blesse, que cet achat fût voilé du nom de l'ambassadeur français».

«que que l'on a supposée. On en fit même si peu de cas à leur «arrivée, qu'on les céda tous à des armateurs*».

«Ces vaisseaux étaient en grande partie bordes en sapin, «et mal charpentés. Ils couterent encore plus de 100,000 liv. «chacun pour être installés comme les autres vaisseaux. Leurs «qualités furent médiocres; mais comme leurs fonds et leurs «membrures étaient d'un bois de Calabre bon et sain, on vit «durer long temps, comme bâtiments de servitude, ceux qui «échappèrent aux chammes de la guerre».

Pelo que acaba de ver-se, não forão de Lisboa as taes outras náos que se esperavão para Toulon, e as tres que lá surgirão, construidas e partidas de Genova, não forão por certo compradas pelo ministerio do Marquez de Pombal, para as dar em logar das náos portuguezes que devião servir de indemnisação das queimadas ou mettidas a pique aos francezes na bahia de Lagos pelos inglezes**. Hé de crer que, se tal indemnisação tivesse tido logar seria em dinheiro, e seria impossivel que não constasse de alguma maneira por que éra publica em Toulon, segundo o testemunho de *V. Brun* e a resposta que elle põe na bôca do Intendente ao Cardeal: *L'intendant re-*

* Não admira que as taes náos genovezas fossem confiadas aos armadores, não por serem julgadas más para a marinha real, mas sim porque ellas erão necessarias a estes corsarios para atacarem as colonias portuguezas da costa d'Africa, as ilhas de Cabo Verde, e a cidade do Rio de Janeiro, como fizerão Duclerc, Cassard, e Dugay-Trouin. Dugay-Trouin partio dos portos de França com huma armada de 17 navios em que figuravão duas náos de 74, *le Magnanime* e *le Lis*, tres de 66, *le Brillant*, *l'Achille*, e *le Glorieu*, *le Fidelle* de 60, *le Mars* de 56, *l'Argonaute* de 46; fragatas *la Diane* de 44, *la Glorieuse* de 36, *la Bellone* de 30, *l'Astrée* de 22, *la Concorde* de 20, *Valeur* de 41, etc., etc.

** No dia 17 de Agosto de 1760 a esquadra de sete náos francezas commandada por M. de Laclue que se destinava a operar nos mares orientaes, foi encontrada por outra ingleza composta de quatorze que logo a foi atacar. M. de Laclue, vendo que não podia medir-se com forças tão superiores, acolheo-se á bahia de Lagos, e foi surgir debaixo do alcance das baterias portuguezas; mas ahi soffreo o fogo inimigo, apesar de estar em aguas neutras, onde lhe forão apresadas tres náos, duas forão fazer-se pedaços na costa, e duas poderão escapar-se. Deste insulto, diz-se

pondit qu'il n'était pas possible de faire prendre le change, depuis que ce vaisseau était dans le rang des autres et ses effects dans les magasins, et quant à l'achat des deux autres vaisseaux, cette nouvelle était aussi publique que la première. O que officialmente constou, foi que a náo *Santa-Anna,* fôra comprada em Lisboa, por intermedio do embaixador francez nesta côrte em segredo, e tudo mais que se diz relativamente á indemnisação, mal se póde acreditar, até pelo que Napoleão pretextou para invadir Portugal em 1807, dizendo ser huma das causas que o moverão a isso, não ter o governo deste reino dado satisfação do insulto feito á bandeira franceza na bahia de Lagos. Emfim, tanto estrondo, e não fizerão caso das náos quando chegarão a Toulon, cedendo-as até aos armadores?! A marinha franceza estava tão precisada de navios que até os comprava aos particulares para reforçar a sua frota, como se vê a pag. 424 e 425 da obra citada: *La marine prit pour son compte, dans le courant de juin, la fregate la Fortune, construite à Marseille par un particulier. Elle lui coûta* 226:540 *liv.* 4 *sous* 5 *deniers.* E por esta razão continúo a suppor que a náo *Santa-Anna* foi vendida a instancias do embaixador da França em Lisboa, e nunca dada como indemnisação com outras, pelo insulto feito na bahia de Lagos. O que porém não padece duvida, hé que, apesar da nossa insignificancia de nação pequena, por ser isto dito sem rodeios nem reticencias, fomos no anno de 1646 auxiliar a França com huma esquadra composta de sete náos, que se incorporou á sua armada de vinte e nove iguaes navios no porto de Toulon, e assim reunidas estas forças, apoderarão-se de Piombino e Porto-Longone, compellindo as esquadras hespanholas a fugir do Mediterraneo, refugiando-se em Cadix.

que o Marquez de Pombal tomou a devida satisfação, da qual muito se tem fallado, vindo aqui expressamente hum embaixador extraordinario incumbido de amaciar a côrte portugueza irritada de tamanho escandalo; outros affirmão que os inglezes illudírão as reclamaçoens do famoso Ministro d'El-Rei D. José, que neste negocio ficou menos airoso do que se esperava da sua capacidade e altivez.

Do que acima vai dito, póde bem concluir-se que, para se obter huma noticia, ou o testemunho de qualquer escriptor, que interesse e dê lustre á Marinha e ao povo Portuguez, hé preciso assiduo estudo, perder muitas noites sobre os livros, desencantar carunchosa papellada, com huma idéa fixa, com a idéa de prestar serviço á Patria, vingando-a dos ultrages que lhe fazem, combatendo as calumnias de que hé victima, perdendo por tal empenho a saude e a vista, para lhe legar este documento do que os portuguezes forão, têem sido, e continuão a ser. E por isso, embora haja quem moteje a dedicação que os meus actos e constante proceder revelão, e o meu afferro á terra em que nasci, pois custa menos dar-se a esses desenfados e censuras, do que folhear debalde milhoens de paginas, e ficar mais embaraçado e confuso, do que se estava antes da infructifera pesquiza; mas com a certeza de que, relativamente á historia da nossa Marinha, ainda nenhum dos meus camaradas existentes, apresentou trabalhos mais complexos e minuciosos, mais despidos de preconceitos e de paixoens partidarias, do que todos quantos lhe hei offerecido, mesmo em honra e defeza de sujeitos que tem sido atacados, ou mal avaliados, sem delles receber, nem sequer esperar do Paiz a quem desejo e faço por exaltar, o menor vislumbre de galardão.

Por ultimo, ha ainda outro facto que precisa esclarecer-se bem, para que não se gabem tanto os francezes das suas vantagens navaes em detrimento e credito da Marinha de Portugal, que vem a ser o apresamento da fragata *Minerva* pela *Bellone*, faltando á verdade, que farei a diligencia de restabelecer, até com o testemunho de hum actor desse drama, ainda existente, que occupa o logar de Patrão-Mór no Arsenal da Marinha de Lisboa, o Capitão Tenente Graduado Antonio Antunes, marinheiro da equipagem da mesma fragata.

Ácerca deste desgraçado acontecimento escreve Mr. Charles Dupin no tomo 2.º das suas *Voyages dans la Grande Bretagne, Force Navale,* pag. 88, o seguinte:

«En 1811, le capitaine Duperré (maintenent vice-amiral)

«est envoyé dans l'Inde avec le fregate *la Bellone*. Chemin fai-«sant, il prend d'abord la fregate portuguaise la *Minerva*, su-«périeure à la sienne en grandeur, en hommes, en artillerie, «etc. Il arrive à l'île de France donne à sa prise un équipage, «remet aussitôt en mer, et force à se rendre trois vaisseaux «de la compagnie des Indes-orientales, etc.»

Il prend d'abord la fregate portugaise la Minerva. Donde ia, e para onde ia a fragata franceza *la Bellone?* Da Europa para a Ilha de França, ou de outra qualquer parte do mundo? Porque do relatorio do facto, parece que Mr. Dupin dá a fragata em caminho para a mesma ilha, pois diz: *Il arriva à l'île de France donne à sa prise un équipage,* etc. Deste modo parece que *la Bellone chemin faisant* para a Ilha de França e n'hum golpe de mão apresou a fragata portugueza *Minerva!* Pois não foi assim, não foi n'hum golpe, n'huma especie de surpreza, como n'este enunciado de Mr. Dupin se quer inculcar.

A *Minerva* tinha ido comboiar dois navios da praça do Rio de Janeiro a Calcuttá, e saidos deste ultimo porto, de regresso para o Rio, em companhia huns dos outros, fundiando como hé costume ao anoitecer nas *Braças de Bengala* quando se entra ou sahe no Ogli, antes, ou depois de se perderem as boias de vista. Ao terceiro dia da sahida quando largarão o piloto, virão de bordo da *Minerva* hum navio surto muito ao largo, que suspendeu quando ella se fez de véla, e lhe deo caça, reconhecendo-se ser huma fragata que içou bandeira franceza. Esta fragata cruzava naquellas paragens para atacar os navios da Companhia das Indias, que, posto bem armados para resistir aos corsarios francezes de que andava o mar coalhado, sempre érão de commercio e não propriamente de guerra e faceis de vencer por qualquer fragata ou curveta, que partião da ilha de França para interceptarem o commercio inglez, recolhendo alli as suas prezas, e reparando na mesma ilha as avarias causadas pelos temporaes e pelos combates quando tinham logar. Logo, a *Bellone* não ia *chemin faisant* de Brest ou de Toulon para o mar da India; quer dizer, tinha largado

de hum porto proximo, bem reparada e petrexada, bem provida de mantimentos e com huma forte equipagem para destacar gente sufficiente que guarnecer-se as presas que fosse fazendo, no mais completo estado de guerra; atacou e bateo-se hum dia inteiro com a fragata portugueza, desistindo do combate ao anoitecer pelas avarias recebidas, e tinha carencia de reparar; quando amanheceo, e vio a fragata portugueza, em vez de seguir o rumo dos navios do seu comboyo arribar para Bengala, donde podia concluir-se que ella estava mais mal tratada do que *la Bellone*, Mr. Duperré lembrou-se de lhe dar novo ataque, pois quando nada conseguisse, e as avarias resultantes fossem grandes tinha perto o seu porto de abrigo onde as podia reparar. Com esta ideia foi que Mr. Duperré commetteo dar novo ataque á fragata *Minerva*, e não *chemin faisant*, dirigindo-se immediatamente a ella, com tanta felicidade que, aos primeiros tiros, conseguio desarvora-la dos mastaréos de gavia e de velacho (como affirma o Capitão Tenente graduado Antonio Antunes).

Em verdade a *Minerva* soffrêra bastante, mas o peior não era isso, nem as avarias foram a causa principal do seu apresamento, o mal todo proveio do mulherio que havia a seu bordo: mulher do commandante, mulher do immediato, e huma criada da primeira destas senhoras, tinham posto a guarnição n'hum estado de indisciplina e desleixo como éra de esperar e acontece em todas as viagens em que se acham passageiras. Tinha-se feito conselho para deliberar se deveriam seguir a sua derrota, ou arribar, no qual conselho resolveo-se por maioria o peior alvitre, contra cuja mostra de fraqueza votou e protestou o honrado homem de quem fui amigo, Joaquim da Cunha, aproveitando esta opportunidade para lhe dar esta prova de consideração pelas suas nobres qualidades militares e civis que o tornavam distincto a todos os respeitos. O Segundo Tenente Cunha deo o seu voto em separado, para continuar o caminho, pois quando algum sinistro acontecesse poderiam arribar ao Cabo da Boa Esperança, e nunca a Bengala. Despresára-se esta muito aceitavel e judiciosa lembrança

e deitaram em cheio para a Fluctuante. Mr. Duperré não lhe fez esperar o arrependimento, e depois de ver os dois mastaréos da *Minerva* em baixo, que a impossibilitavam de manobrar, procurou-lhe a poppa, por onde lhe metteo meia duzia de balas de coxia que lhe mataram bastante gente, e partiram pelo meio a mulher do commandante. Em vista de tal morte a criada, e a mulher do Immediato fizeram os maiores alaridos, resolvendo-se o mesmo official a subir á tolda gritando: «Ó Ignacio, lá matarão tua mulher, não tarda que aconteça o mesmo á minha, queres que morramos aqui todos?!» O attribulado commandante, ferido por este golpe, e cheio de remorsos por não ter seguido a sensata opinião do tenente Cunha respondeo-lhe: «Faze o que te parecer, quando julgares im-«possivel a defeza arria a bandeira, que eu não tenho cabeça «para nada», e desceo do degráo de catavento. Então o official immediato que foi causa de toda a gente se acobardar com taes vozes de terror, foi elle mesmo praticar aquelle acto de cobardia. A *Minerva* foi então abordada pela equipagem da *Bellone*, o seu estado maior conduzido a esta fragata, a fragata portugueza reparada do modo possivel, indo ambas para a Ilha de França, e a tripulação depois de estar aqui quatorze mezes, foi remettida para o Rio de Janeiro, em hum Indiamens que Mr. Gaudin havia tomado aos inglezes, que elle mesmo commandou n'esta viagem com bandeira parlamentar.

Não hé possivel commentar-se sem grande magoa este procedimento dos officiaes da fragata *Minerva* que, segundo as leis militares devia expiar-se no patibulo, mas que o generoso coração do Principe Regente commutou a pena imposta pelo conselho de guerra em degredo para Africa, tanto ao commandante Ignacio, como ao seu immediato, porque todos os outros officiaes, soldados e marinheiros fizeram o seu dever.

Hé pois claro que Mr. Duperré não tomou *d'abord et chemin faisant* a fragata portugueza, e ainda mais que esta não era *supérieure a la sienne, en grandeur, en hommes, en artillerie*. As fragatas desse tempo eram quasi todas de 44 com artilharia de 18 no convéz, e peças de 9 na tolda e castello.

e deste lote para menos, pois chamavam ás curvetas como a *Andorinha* de 26 bocas de fogo fragatas; não havia, nem houve até então na esquadra portugueza fragata de porte superior, senão a *Fenix Graça* que tinha alem da sua bateria e meia do convéz, tolda e castello, duas portas por banda na cuberta para peças de 32. Logo, a *Minerva* éra como todas as maiores fragatas daquelle tempo inglezas e francezas de 44: e devia ser la *Bellone,* para ir de Cabos a dentro, como éra a *Chiffone,* com quem se medio a curveta *Andorinha* ás ordens do audaz Quintella, apesar de se lhe dizer de bordo de tão superior navio: *Arria a tua bandeira que esta fragata hé franceza e de 44 peças,* respondendo-se-lhe a tiros de canhão, mas vê-se que éra esta, e seguramente a *Bellone* de 44 peças; e como éram a *Regeneré* e a *Vertu,* com quem se bateo no brigue *Voador* o intrepido e valentissimo Antonio Garcia Alvares, e aquella que atacou a charrua *Polyfemo* de que trato a pag. 102 deste volume. Quanto á força deveria tambem ser a mesma, porque taes fragatas éram todas armadas com artilharia de 18 no convéz, como já disse, e peças de 9 na tolda e castello; mas pelo dito do Capitão Tenente graduado Antunes, que o assevéra, a nossa fragata não levava huma só boca de fogo na tolda, e sómente a sua bateria do convéz guarnecida com 26 peças de 18. Por causa d'esta especie de armamento, chamavam os francezes ás fragatas de 44 fragatas de 18, em relação ao calibre das suas bocas de fogo; depois que lhos augmentaram de 18 a 24, e ás peças da tolda de calibre 9 a 12, ficaram-lhe chamando *fragatas* de 24, o que teve logar pouco mais ou menos desde o anno de 1814 até 1820 (que tambem trouxe hum novo armamento para as toldas das náos e fragatas, consistindo em coronadas de 32 e 36), e finalmente armando-se as baterias superiores das náos, e as dos convezes e toldas das fragatas com obuzes de maiores calibres; em summa a força da *Bellone,* éra, senão igual, pelo menos superior á da nossa *Minerva,* e não a da *Minerva* superior á da fragata franceza, como avança Mr. Dupin.

Agora relativamente ao numero de praças, hé provavel que

a *Minerva* levasse vantagem á fragata inimiga, mas em prejuizo da sua marcialidade, porque alem de ser tripulação pouco aguerrida, e só numerosa de gente inutil, como padeiros, fieis, dispenseiros, escreventes, praticantes e mais inutilidades que empacham os nossos navios de guerra, nesta viagem da India em que todos esperavam ganhar dinheiro por se ir a hum porto de commercio comboyando navios da praça, os empenhos e pertençoens, haviam de atulhar a cuberta e convéz da *Minerva* de ociosos comedores, que haviam figurar no livro dos soccorros e na data das raçoens seccas em grande quantidade; mas para postos, no alarde para combate, apenas figurariam como porta cartuchos, ou cousa ainda mais insignificante, sem talvez nunca terem assistido a hum exercicio de artilharia, nem terem pegado n'um chuço ou fuzil da gente da Taifa. Deste modo, hé de suppor que a *Minerva,* fosse mais forte *en hommes;* mas que homens? e que gente para brigar em navio armado mais por ostentação de comboyo, do que no firme proposito de queimar polvora sem ser por cumprimentos a navios inglezes ou ás fortalezas da cidade dos Palacios na margem esquerda do Ogli?! Porque nunca passou pela cabeça das authoridades que mandaram armar a fragata *Minerva* no Rio de Janeiro, nem pela dos tripulantes deste navio, que os francezes se atravessem a sulcar os mares da India em attitude bellica, e menos a irem fundiar nas Braças de Bengalla para fazerem presas quando as mesmas Braças e mares eram defendidos por esquadras e crúzadores soltos da Gran-Bretanha, como fizeram inesperada e atrevidamente o Balio de Sufrin, Godin, Sourcuf e outros que se tornaram celebres, ganhando postos, nome e riquezas, servindo de exemplo a esperteza e audacia do mesmo Sourcuf, abordando com bandeira ingleza na escuna *Hasard,* fingindo-se *Pilot-Boat* dos *Reefs,* o *India-mans Triton* que esperava receber piloto ao romper do dia, e tinha a sua gente entretida na baldeação; como fez a fragata *Chiffonne* caçando a curveta *Andorinha* e o mesmo corsario Sourcuf á náo *Conceição,* que visitou amigavelmente em Goa para a examinar, e ir depois

surprende-la na Costa do Natal, fazendo-lhe fogo estando á falla, quando a bordo della não havia ideia alguma de guerra com a França, cujo exercito commandado por Junot invadio Portugal em novembro de 1807, e a *Conceição* havia largado do Tejo em Abril desse anno! Como fez a fragata *Piemontaise* apresando o navio portuguez *Fama*, que partira de Bombaim para Bengalla, e o surprendeo perto de Madrasta em 24 de Setembro de 1806, e como usavam sempre fazer os francezes*.

* *Como éra uso dos francezes hissarem a bandeira ingleza nossa amiga, para surprenderem os nossos navios desprevenidos.* Dando aqui hum exemplo, relatado por Mr. Dugay-Trouin, a pag. 133 das suas Memorias, que transcreverei do original e proprio idioma, a fim de que a traducção não possa fazer-lhe alterar a força e verdade da linguagem que elle emprega para exaltar as suas façanhas. Diz elle: «Etant à la hauteur de «Lisbonne, environ quinze lieus au large, nous découvrîmes une Flotte «de deux cent voiles venant du Bresil, escortée par six Vaisseaux de «guerre Portugais, depuis 50 jusqu'a 80 canons. Cette Flotte occupait «un très-grand espace; et ayant remarqué un peloton de vingt Navires «marchands avec un des Vaisseaux de guerre qui étoient trois lieues au «vent, et séparés du corps de la Flotte, je compris que nous pourrions «accoster assez aisément ce peloton, sous pavillon Anglois. (Veja-se esta «bravura e bizarria!) et qu'an amusant le Vaisseau de guerre par cette «enseigne trompeuse (assim por traição), j'aurois le temps de l'aborder «et de prendre ensuite quelques-uns des Vaisseaux marchands, avant «qu'ils puissent être secourus du reste de la Flotte.»

«La fregate le *Paon* étoit alors quatre lieurs derriere nous; mais le «temps étoit trop précieux pour l'attendre, et il ne convenoit pas de don«ner de la défiance aux ennemis, en temporisant davantage. Je dis donc «à Mr. de Druis qu'il falloit qu'il coupât ce peloton séparé; e que j'allois «aborder le Vaisseau de guerre tandis qu'il se rendroit maître des Navi«res marchands qu'il pourroit rejoindre. Aussitôt nous arborâmes pavil«lon Anglois. (Assim brava gente!) et je m'avançai vers le Vaisseau de «guerre Portugais, comme si j'avais eu intention de lui parler en passant «et de lui demarder des nouvelles. Il mit en panne pour m'attendre; «mais comme il étoit à l'encontre de nous, et qu'il n'étoit pas possible «d'executer avec succès mon abordage dans une situation semblable, je «jugeai à propos de carguer mes basses voiles, et de le renger sous le «vent, a fin de l'empêcher d'arriver sur la Flotte. Dans cette idée, je ne «fis mettre mon pavillon blanc que lorsque je fus à portée du pistolet; «et aussitôt je lui fis tirer toute ma bordée de canon et de mousqueterie. «Ce Vaisseau surpris ne me répondit que de cinq ou six coups de canon;

Continuando as suas inexactidoens, do encontro e apresamento da fragata portugueza *Minerva*, inculca Mr. Dupin, as grandes vantagens da marinha e dos officiaes do seu paiz sobre os officiaes e a marinha do nosso, porém examinando-se o estado e circumstancias especiaes da nossa fragata, prova-se o contrario do que este escriptor conclue. A *Minerva* não ia destinada a brigar, porque se fosse esse o seu fim, não lhe consentiriam Damas de consideração a bordo; e nem são ad-

«et le feu continuel de mousqueterie l'empêchant de pouvoir manœuvrer «ses voiles d'avant, j'eus le temps de revirer de bord sur mes deux humi-«niers, et de le prolonger, pour executer mon abordage. Déja mes grapins «étoient prêts à l'approcher, quand *l'Hercule* vint passer à toutes voiles «sur notre beaupré; et tirant sa bordée (que façanha!) peu nécessaire, «il s'approcha si près de nous deux, que pour eviter d'être brisés tous «les trois dans ce triple abordage, je fus contraint de mettre prompte-«ment mes voiles sur le mât, et ensuite d'arriver. Cet accident, ou plu-«tôt cette manœuvre inconsiderée m'ayant fait manquer mon abordage «et le Vaisseau Portugais ne paroissant plus faire aucune consistance, je «cru qu'il ny avoit plus d'inconvenient à laisser le soin de l'amariner à «mon camarade, d'autant plus que mon Vaisseau, allant bien mieux que «le sien, je pouvois joindre plus vîte quelques-uns de ces Vaisseaux mar-«chands, avant qu'ils fussent seccourus. Cependant, comme des les pre-«miers coups que j'avais tirés ils avoient touts arrivé vent arriere sur «la Flotte, et que d'un autre côté tous les Vaisseaux de guerre venoient «à toutes voiles à eux, je me trouvai à portée du canon de ces Vaisseaux «de guerre, avant que d'avoir peu atteindre un seul Vaisseau marchand. «Pour comble d'infortune Mr. de Druis, auquel j'avais laissé le soin «d'amariner ce premier Vaisseau de guerre, au lieu de l'aborder, et de «jetter à son bord quelques-uns de ces gens pour s'en emparer prom-«ptement, prit le parti d'y envoyer sa chaloupe; mais les Portugais un «peu revenus de leur premier trouble, n'eurent pas plutôt tiré quelques «coups de fusil pour l'empêcher d'aborder, que Mr. de Druis la fit reve-«nir, et se mit à canoner ce Vaisseau si vivement, qu'il hacha sa mâture «en pieces; de façon qu'après l'avoir soumis, le mât de misaine tomboit, «lorsqu'il y renvoya sa chaloupe.»

«Pendant que cela se passoit, j'étoit occupé à combattre de loin les «autres Vaisseaux de guerre pour les retarder, en les obligeant à me ca-«noner de même, et pour donner, par cette diversion, tout loisir à «Mr. de Druis de bien amariner le Vaisseau pris. A la fin, jugeant qu'il «avait eu pour cela un temps plus que suffisant, je revirai de bord sur «lui; et voyant ce Vaisseau de mâté, je fis préparer un cableau pour le

missiveis n'hum barco de guerra disposto a combater, praças inuteis, porque todas as válidas são poucas em acto de fogo, sendo as ditas Damas incommodas sempre, estorvadoras de toda a disciplina e dos exercicios marciaes. Logo, hé evidente que ninguem de seu bordo contava brandir a espada, ou entrar de véras em acção renhida contra navio de igual força, porque esses éram acossados por outros mais potentes com bandeira ingleza. Assim mesmo a guarnição da *Minerva*, que

«prendre sur le champ à la remarque. Ma surprise fut extrême, quand « j'appris de Mr. Druis qu'il avait été contraint de l'abandonner, parce «qu'il alloit incessamment couler bas, et qu'il avait eu beaucoup de paine «à en retirer nos gens. Lorsqu'il me tint ce discours, le jour allait finir, et «les autres Vaisseaux de guerre Portugais n'étant plusqu'à portée du fu«sil de nous, le mal me parut sans remède, et je fus obligé de m'en rap«porter, bien malgré moi, à ce qu'il me disoit.»

«Cependant je conservai toute la nuit cette Flotte; à la pointe du jour «j'apperçus ce vaisseau pris la vaille, qui, bien loin d'avoir coulé bas, «s'étoit remâté avec des mâts de hune, et avait bravement (não nega que «foi *bravamente* tomar o seu posto) pris sa place en ligne avec les au«tres. Cette apparition, à laquelle je ne devois pas m'attendre, m'enga«gea à faire venir Mr. de Druis et deux de ses principaux officiers à «bord de mon vaisseau, pour savoir les raisons qui les avoient portés «à me dire si affirmativement que ce vaisseau alloit incessament dispa«roitre, et enmême temps pour m'informer s'il ne s'étoit pas assuré, en «retirant ses gens, du Capitaine ou de quelqu'autre Officier Portugais. «Tout ce que je pus tirer de Mr. de Druis, fut qu'il avait été si pressé «de sauver son équipage, à cause de l'approche des autres vaisseaux «Portugais, et dans l'impatience où il étoit de venir me seconder, qu'il «n'avait pas pensé à retirer aucun prisonnier, d'autant plus qu'on lui «disoit à chaque instant que le vaisseau alloit couler bas.»

«Je compris à ce discours, que la cause de ce malentendu venoit du «pillage que ces matelots avoient fait dans ce riche Vaisseau; et que «ces coquins, voyant d'un côté qu'il étoit démâté, et s'appersevant de «l'autre que ses camarades accouroient à son secours, avoient eu peur «de tomber au pouvoir des ennemis avec leur butin, et que pour l'eviter, «ils n'avoient point trouvé de meilleur expédient que celui de crier que «le vaisseau alloit couler bas, et qu'il n'y avait pas un moment à perdre «pour se sauver. Alors persuadé qu'il y avait dans la conduite de Mr. de «Druis plus de malheur que de mauvaise volonté, et qu'ainsi il étoit inu«tile de lui faire des reproches; je crus qu'il convenoit au contraire de «lui fournir l'occasion de réparer son tort par une action éclatante, en

navegava descuidada, e quasi inerte, sem disciplina, em companhia de agradaveis passageiras, como se fosse barco de transporte, apresentou-se em fogo, e bateo-se de maneira no primeiro dia, que Mr. Duperré não tirou partido algum do ataque, e só tentou medir-se de novo com a fragata portugueza, depois que a vio dar ao leme de encontro. Pondere-se tudo isto, e veja-se quem levaria a melhor, se os dois navios estivessem nas mesmas circumstancias guerreiras, ou fossem

«le mettant pour cet effet dans la nécessité d'aller aborder le Commandant Portugais, et en me chargeant de le couvrir du feu de tous les autres Vaisseaux, pendant qu'il exécuteroit son abordage. Je l'avertis, que «pour y bien réussir, il falloit ne pas tirer un coup, que ses grapins ne «fussent jettés de l'avant et de l'arrière, et nommer pour sauter à bord «la moitié de ses officiers, le tiers de ses soldats et de ses manœvriers, «avec deux hommes de chaque canon, a fin que les postes restassent pas«sablement garnis. Je lui dis encore que je donnois ordre a Mr. de la «Jaille, Capitaine du *Paon,* de venir aborder *l'Hercule* aussi-tôt qu'il le «verroit accroché au Commandant Portugais, et de lui jetter tout son «équipage, pour remplacer ceux qui auraient sauté de son bord, et le «mettre par ce renfort, en état de combatre comme auparavant: qu'au «moyen de ces précautions, j'etois sur qu'il enleveroit ce gros Vaisseau, «dont l'entrepont étoit fort embarassée de marchandises, et dont l'équi«page composé de différentes Nations, devoit être très peu aguerrie. Je «fis en même-temps sentir à Mr. de Druis, que si je ne me chargois pas «de cet abordage, c'étoit parce que la manœuvre que j'aurais à faire pour «le bien couvrir, étoit la plus délicate et la plus dangereuse; mais que «je comptois bien, que quand il aurait enlevé ce gros vaisseau, il vien«droit me rendre le même service que je lui aurais rendu, en me cou«vrant à son tour, quand j'irois aborder la Vice-Amiral Portugais.»

«Ces précautions prises, et les ordres donnés nous arrivâmes sur les «vaisseaux de guerre enemis, qui nous attendoient en ligne au vent de «leur Flotte. Nous essuyâmes, sans tirer, leurs prémières bordées, et «Mr. de Druis aborda le Commandant monté de 80 cannons, avec toute «l'audace et la valeur possibles; il jetta ses grapins à son bord, et lui «donna dans le ventre toute sa bordée de cannon, chargé à double charge. «La mousqueterie et les grenades, jetterent la mort et la terreur dans ce «grand vaisseau; et je ne doute noullement qu'il n'eût été facilement «enlevé d'emblée, si Mr. de Druis avoit eu autant d'attention à sa ma«nœuvre, qu'il avoit marqué d'intrépidité; mais le Commandant en«nemi un instant avant que d'être accroché, avoit appareillé sa misaine et «sa civadiere, et poussé son gouvernail à arriver. Ainsi ces deux vais-

de forças iguaes? A *Minerva*, como affirma o Patrão Mór Antonio Antunes, levava apenas a sua bateria do convéz guarnecida, e nem huma só peça na tolda e castello, donde se evidenceia que não ia completamente armada; ou já para apparentar o tal fantastico comboyo, ou mesmo em meio armamento para commerciar, e á sombra da flamula e ostentação bellica fazer melhor negocio pelas isençoens concedidas aos navios da marinha real. E com effeito, não occorre lembrança

«seaux liés ensemble, prirent loff pour loff en l'autre bord, de manière «que le vent prit sur toutes les voiles du Portugais, et se conserva dans «celles de l'*Hercule*. Il arriva de la, que les voiles de l'un étant orientées «à courir de l'avant, et celles de l'autre à caler, les grapins rompirent, «et que les deux vaisseaux se separerent avant que les gens de l'*Hercule* eussent pû sauter dans le vaisseau ennemi. J'étois alors à portée du «pistolet sous le vent, et je leur criois de toutes mes forces de brasseyer» (Hé notavel que todas estas manobras se fizessem, e que as outras náos portuguezas ficassem estaticas, e não acudissem á náo atacada por estes dois inimigos? E quando mesmo elles chegassem a vencer a capitania, em que estado deveriam ficar, para não serem atacados igualmente pelas náos que só haviam presenciado a abordagem, as quaes não tinham entrado em fogo?! Tudo isto hé impossivel, inverosimil, e absolutamente falso para quem entende alguma cousa da profissão!) «leurs «voiles; mais dans le bruit et la confusion d'un abordage, je n'étois «pas entendu, et d'ailleurs j'étois moi-même occupé à combattre, et a «soutenir le feu des deux matelots du Commandant, qui me chamail«loient rudement». (Ora graças a Deus que já os navios portuguezes manobraram e fizeram fogo aos francezes! E éra nestas circumstancias que elles haviam de levar comsigo os navios apresados? Basta de mentir?) «Cependant voyant ce gros vaisseau quoique manqué á l'abordage «si maltraité qu'il ne pouvoit presque plus tirer; je voulus tenter de «l'acrocher à mon tour (e os dois matelots não faziam fogo?) mais je «ne pus jamais y parvenir, parece que j'étois un peu trop sous le vent. «D'un autre côté, mr. de la Jaille, qui s'étoit avancé à portée de jetter «tout son équipage à bord de l'*Hercule*, ainsi que je l'avois ordonné, le «voyant désacroché, prit le parti de retenir le vent, et se déméla comme «il put du milieu de tous ces vaisseaux, au moindre desquels le sien «n'étoit pas capable de prêter de côté.» (Não éra capaz de dar costado, e havia apresar e levar a presa na presença de huma numerosa esquadra que mal tinha dado alguns tiros?!)

«L'*Hercule* se trouvant désemparé après son abordage, voulut s'écar«ter pour se racommoder plus aisément, et faisant de la voile, il passa

alguma que aconselhasse o Principe Regente a mandar huma fragata em completo armamento ao porto de Calcuttá, se não para proteger os navios do commercio do Brazil ou em meio armamento, como charrua, para alguma especulação vantajosa e urgente da praça do Rio de Janeiro, de modo que o vaso não soffresse risco de ser presa dos corsarios de Madrasta e da Ilha de França, e das mais rapinas a que se davam os armadores, como tenho noticiado, e feito ver, accommettendo

«par le travers de deux vaisseaux de guerre Portugais, qui le maltrai-«terent encore davantage. (E haviam de levar as presas se as fizessem!)

«Au moyen de tout cela, je me trouvais seul au milieu des ennemis. «Toutes mes voiles et mes manœuvres étoient hachées; et le vent ayant «cessé, mon vaisseau avoit bien de la paine à gouverner. Heureusement «les Portugais avoient encore moins de facilité à se remuer, à cause de «leur pésanteur; l'un d'eux n'avoit pu revirer comme les autres sur le «Commandant, et étoit resté en panne assez loin de ses camarades. Je «trouvais le moyen de revirer de bord sur lui, à l'aide de mes avirons; «et je fis tous mes efforts pour le doubler au vent, dans la résolution «de l'aborder. Mais toutes mes manœuvres d'avant étant coupées, il me «fut impossible de le ranger plus près que la démie-portée de fusit sous «le vent, et comme j'avois d'ailleurs beaucoup de mes gens hors de «combat, et que le corps de mon vaisseau étoit fort maltraité, je me «contentai de lui donner enpassant toute ma bordée et je continuai ma «route pour me tirer hors de portée des autres vaisseaux qui ne cessoient «de me canoner.

«Dès qui je fus débarrassé, je fis signal à l'*Hercule* et au *Paon* de me «venir joindre; ils obeiron, et Mr. de Druis me représenta les raison qui «l'avoient obligé de s'écarter de moi, et qu'il n'étoit pas en état de re-«commencer, ayant un aussi grand nombre de ses gens tués on blessés, «Je lui repondi qu'il falloit donner encore un coup de collier, et que les «ennemis étant à proportion plus incommodés que nous, j'étois résolu «de les poursuivre jusqu'à l'extremité: en effet je ne tardais pas à arri-«ver sur eux, et mes deux camarades me suivirent sus balancer.

«Nous commencions à découvrir les côtes de Portugal; et le vent «ayant augmenté, la Flotte ennemi s'efforçoit d'en profiter pour entrer «avant la nuit dans le port de Lisbonne. La vîtesse de mon vaisseau me «fit gagner deux lieux sur l'*Hercule* et sur le *Paon;* en sorte que je joi-«gnis vers la fin du jour les Vaisseaux de guerre Portugais, qui étoient «restés un peu de l'arrière, pour couvrir leur Flotte; ils étoient si in-«commodés et si rebutés de la besogne, qu'ils m'abandonnerent» (Impossivel, e mais impossivel que Dugay-Trouin atacasse a esquadra no es-

a curveta *Aurora*, e a *Rosarinho* do Capitão José Domingues, no Canal de Moçambique, a náo *Conceição* na Costa do Natal, o navio *Fama* perto de Madrasta, e outros vasos aqui mencionados.

Em todo o caso, não padece duvida que, apesar das pessitado em que diz se achavam os seus navios) «ce vaisseau de guerre qui «avoit été démâté, et pris le jour précédent par Mr. Druis. Je me pres«sois de le joindre pour m'en emparer, avant que la nuit qui s'avançoit «fut formée, et pour plus grande précaution, j'avois mis ma Chaloupe a «la mer (Teve tempo de botar a lancha fóra, e fazer todas estas evolu«çoens!) «prête à l'amariner, en cas que mon abordage eut manqué par «quelque évènement imprévu, quand je découvris les brisants des écueils, «nommés Arcatophes (Quer dizer *Cachopos)*, à portée du fusil, sous le «vent. Ce vaisseau, dont j'étois sur le point de me rendre le maître, «toucha dessus, et alla échouer entre le fort de Cascaes et celui de «Saint Julien. Il s'en fallut très-peu que je ne fisse aussi naufrage sur «ces brisans, n'ayant eu précisément que le temps de revirer tout dun «coup en l'autre bord.

«C'est ainsi que par une infinité de circonstances des plus malheu«reuses et des moins attendues, je perdis une des plus belles occasions de «ma vie. La fortune refusa de m'enrichir (Era o caso) par la prise de ce «vaisseau, qui tout seul étoit d'une valeur immense. Au milieu du com«bat, trois boulets consecutifs passerent entre mes jambes, mon habit et «mon chapeau furent percés de plusieurs coups de fusil, et je fus blessé» (Então os inimigos fizeram todo este fogo, e o mais de que se carpia Mr. de Druis, e não obstante os seus estragos ainda o fanfarrão diz que pretendeo abordar a náo desmastreada, e navegando em guindolas?!) «mais legèrement de quelques éclats. Il sembloit que les balles vinssent «me chercher par tout où je portois me pas.»

Du *Clerc* partio da Rochella em 10 de Maio de 1710, commandando huma esquadra composta da náo de linha *Oriflamme*, fragatas *Atalante*, de 44, *Diane*, de 44, *Valeur*, de 44, *Venus*, de 20, etc. Eis-aqui porque as tres náos genovezas foram confiadas a particulares, e deixaram de entrar effectivamente na composição das esquadas do Rei, sem comtudo se julgarem más para a guerra. *Cassard* partio de Toulon com huma esquadra de tres náos, tres fragatas e duas queixas, em Março de 1712 para ir atacar as ilhas de Cabo Verde; as tres náos éram: *le Neptune* de 70, *le Rubis* de 64, *le Temeraire* de 60; fragatas *la Méduse* e *le Prince de Frise* de 44, e *la d'Aligre* de 30; as queixas éram *l'Anne* e *la Marie*. Portanto entregavam-se os navios para emprezas destas e não por se desprezarem, e nunca por se julgarem inferiores aos mais das frotas francezas.

mas condiçoens guerreiras em que devia achar-se, e com effeito se achava a fragata *Minerva,* a sua tripulação defendeo-se galhardamente hum dia inteiro do ataque imprevisto, com que a surprendeo a fragata *Bellone,* e ainda assim nunca ella arriaria a sua bandeira no segundo dia de fogo mesmo tendo tido a infelicidade de desarvorar dos mastaréos de gavia e velacho ficando sem movimento algum exposta aos tiros da fragata inimiga que a foi fulminando por toda a parte, e não *chemin faisant,* se não fossem as vozes aterradoras do immediato! E para provar que Mr. Dupin falta igualmente á verdade quando assevera que a fragata portugueza éra *supérieure en force* á franceza *Bellone,* procurei nas *Gazetas de Lisboa* o seu cahimento no mar, e que numero de portas lhe rasgava as amuradas, sem obter noticia cabal, vendo só que ella appareceo pela primeira vez nos nossos registos navaes, fazendo parte da esquadra commandada «pelo Coronel do Mar *José de Mello Breyner,* composta da náo *Conceição,* em que vai o dito Chefe, levando por seu Capitão de Bandeira o Capitão de Mar e Guerra *Joaquim José dos Santos Cassão;* das fragatas *Minerva* e *Fenix,* commandadas pelos Capitães de Mar e Guerra *Manuel da Cunha Souto Maior* e *Paulo José da Silva Gama;* dos bergantins, etc.; e que SS. MM. e AA. foram no dia 21 de Abril de 1789 a bordo da *Conceição* e da *Minerva* quando a mesma esquadra estava para se fazer á véla, vindo de *Quéluz* para esse fim e regressando no mesmo dia para aquelle Real sitio.» Hé porém certissimo que este vaso tinha de vinte a vinte e cinco annos de serviço, quando foi atacado pela fragata franceza, sendo navio de risco antigo, quando muito de 44 portas como quero suppor, ou de menor força como éra a *Golfinho* de 40, a cujo cahimento viéram tambem de *Quéluz* assistir *Suas Magestades e a Real Familia no dia 7 de Abril de* 1782. Donde se vê que tanto aprêço fizeram ou faziam da fragata de 40 portas, como da outra *Minerva* que talvez fosse de igual lotação. E dando credito ao que contava o segundo piloto da náo *Conceição Asia Feliz,* Joaquim Francisco d'Almada, meu primo direito, ao qual ouvi as circum-

stancias traiçoeiras do apresamento que já referi, atacada e tomada por Sourcuf, e elle prisioneiro a bordo d'ella; os mastros do mesmo navio foram-lhe tirados para substituir os da fragata *Bellone*, que estavam crivados de balas da fragata *Minerva*, concluindo-se desta substituição ser a *Bellone* barco tão grande que lhe serviram os mastros da náo que, posto não fosse náo propriamente dita, nem navio de duas cobertas, tinha seu jardim, e além da bateria do convéz, outra corrida da grinalda á roda de proa; de que dou fé por acompanhar o dito meu primo Almada a seu bordo, e vê-la da minha janella, com o seu commandante Freire que d'ali a vinha namorar fallando das suas qualidades nauticas com meu pai, provando-se por tal numero de bocas de fogo ser maior do que éram as fragatas com só bateria e meia, de bailéos entre os dois mastros grande e de traquete; e finalmente que a *Bellone*, á qual serviram os seus mastros, que se acharam corresponder á sua grandeza, boca e tonelagem, éra *supérieure en force* á *Minerva*, e não a *Minerve supérieure en force à la sienne*, como pretende fazer acreditar o apaixonado e inexacto escriptor francez para engrandecer os seus patricios, em prejuizo dos cidadãos deste pobre Portugal que, na sua modestia não atacam, nem vituperam os naturaes de outras partes, sendo até hospitaleiros e generosos com elles, dando occasião a dizer-se da sua bondade, como ouvi, tomando-se por innocentes e pouco atilados: *C'est un pays ou il y à encore beaucoup à exploiter.*

Ora pelas informaçoens e testemunho do honrado e velho marinheiro Antonio Antunes, Capitão Tenente Graduado e actual Patrão Mór do Arsenal de Lisboa, vê-se que a perda da fragata *Minerva*, de que tanto alarde fazem os francezes, não foi tão desairosa para nós como á primeira vista parece, e o interesse dos inimigos apostados a deprimir-nos assoalhou; e mesmo attendendo ás inesperadas e imprevistas circumstancias do ataque, seria até honroso para a sua guarnição, quando as vozes sinistras do pusilanime immediato não perturbassem o infeliz Commandante Ignacio que sustentava dignamente

o fogo no degráo do catavento; porque não só ninguem dava mostras de cobardia nem temor dos francezes, se não que no convéz até se ignorava o desastre da perda dos mastaréos de Gavia e Velacho; sendo este fraco official que, vendo o commandante espavorido pela noticia da morte de sua mulher, e do referido desarvoramento, foi elle proprio arriar a bandeira mandando cessar o fogo. Os portuguezes de guerra ou do commercio batiam-se de modo que deixavam os inimigos bem escalavrados, como succedeo á *Bellone* que teve de tirar os mastros depois do combate com a *Minerva*, e á *Piemontaise* que foi desmanchada na Ilha de França, em consequencia das avarias que lhe fez o navio *Fama de Lisboa*, atacado de improviso em 24 de setembro de 1806 quando nem sequer havia a bordo delle ideia, ou noticia de guerra entre Portugal e a França, na sua viagem de Bombaim para Bengala, em que a dita fragata o atacou, batendo-se o seu capitão Miguel Theotonio e a equipagem portugueza a pontos de irem quasi a pique, arriando só então a bandeira, e sendo passada para bordo da fragata, e desta para hum navio arabe que foi compellido por ella a leva-los a Ceylão; de cujo facto deo breve noticia o *Supplemento á Gazeta de Lisboa* de 24 de Abril de 1807, evidenciando-se das datas e noticia, a traição da surpresa e ataque da fragata *Piemontaise* a hum navio amigo, hum anno antes da invasão do exercito de Junot; e a outra igual surpresa á náo *Conceição*, a bordo da qual se ignorava o começo das hostilidades, bem como em toda a India; porquanto, já relatei a visita de Sourcuf á mesma náo, sendo recebido a seu bordo na Aguada, e desembarcando em Pangim, commendo até com o sobre-carga Moller que o convidou a jantar. Sourcuf surgio com a sua curveta na Aguada levando toda a artilharia no porão, como se fosse navio de commercio, illudio a boa fé e franqueza dos officiaes da náo, informando-se da qualidade da carga, exagerando o seu valor, e vendo que até entre as peças do convéz ella arrumára fardos de fazenda, para depois a seu salvo a ir bater traiçoeiramente na Costa do Natal como exactamente referi, tudo muito bem explicado

pelo dito meu primo Almada, compellido a vir com Sourcuf em hum pequeno navio para a Europa, apresado pelos inglezes que o trataram como francez, devendo o seu livramento ao Conde de Funchal que teve grande difficuldade em esclarecer a innocencia do prisioneiro e obter a sua soltura do governo inglez.

Não se leve pois a mal, ou pareça deslocada esta minha insistencia, repetindo e excogitando provas do modo por que foram apresados os nossos navios da India *Polyfemo*, e *Fama*, e a fragata *Minerva*, quer para attenuar o valor da perda, quer para não dar gloria aos inimigos, desse nosso desastre, resalvando quanto possivel a honra nacional; e fazendo ver que, em iguaes circumstancias, a marinha portugueza não teria nunca nada que receiar da franceza, nem commetteria a infamia de arriar a bandeira em occasião de combate, e depois fugir, como fugio a fragata desta nação que foi vencida pela curveta *Andorinha* na costa de Portugal, em consequencia de cujos gloriosos resultados e bizarro comportamento da guarnição foram o seu commandante e officiaes promovidos com hum posto de accesso, e a equipagem gratificada com dois mezes de soldo, como extensamente relatei fallando da mesma curveta *Andorinha*.

Quanto aos aperfeiçoamentos navaes da época, não pertencem ao presente Epilogo da Historia do Mar que fui escrevendo, elles pertencerão á historia futura do que hoje vai acontecendo transitoriamente, e dos quaes se fará juizo, quando a série de annos que sobre elles decorrerem der logar á sua apreciação, comparando os effeitos das innovaçoens, e vantagens obtidas, aos inconvenientes encontrados na sua applicação, já gabados, já combatidos, primando em todo o caso a applicação propulsiva do vapor a toda a maquina fluctuante, que fez dar aos navios nova fórma, novos arvoredos, e novos meios de navegar. Ainda no primeiro quarto deste seculo, as embarcaçoens de guerra, náos e fragatas éram de pôço e tinham bailéos da tolda ao castello: no pôço da náo *S. Sebastião* foi para o Rio de Janeiro o hyate *Monte d'Oiro* em 1817.

(Barco real de recreio, tão luxuoso e rico, tão primorosamente acabado, que as suas vigias de camara ás amuradas e as janellas da poppa ornadas de finissima talha por fora, éram forradas de folha de oiro, e os verdugos do costado e alcacha, dourados de arabescos, de modo que bem lhe cabia o nome de *Monte d'Oiro);* este hyate, como disse, foi conduzido ao Rio de Janeiro, no pôço entre os bailéos da náo, e depois acompanhou Sua Magestade que não se enfastiava de o ver, sempre na alheta da náo *D. João Sexto* em que regressou a Portugal, commandado então pelo Capitão de Mar e Guerra Pio, com quem El-Rei trocáva algumas palavras. As fragatas todas tinham bailéos, e dos da *Perola* dei eu noticia quando descrecrevi o seu cruzeiro no inverno de 1822 sobre a costa de Portugal. Até ao anno de 1824 e 1825 todos os navios de tolda eram assim construidos, deste anno em diante correram-se-lhe xadrezes sobre vaus de bailéo a bailéo, e finalmente correo-se-lhe o assoalhado da tolda ao castello, ficando-lhe abertos quatro escotilhoens para serviço da equipagem, e manobra do convéz para a tolda, adoptando os francezes, correrem as meias baterias da grinalda á roda da prôa, transformando as suas fragatas de 44, em outras de 60 (ás quaes os sabichoens da época alcunharam de *náos razas,* e as mesmas náos de 74, e de 80, em náos de 100 e 110. Advirto comtudo que o invento da transformação e ideia das tres baterias, foram essencialmente portuguezas e appareceram pela primeira vez quando a náo *Conceição* sahio do dique chrismada em *Principe Real,* que levava as suas tres baterias, contando com o dito augmento das bocas de fogo no logar dos bailéos, 100 canhoens, sendo ella navio de 80, como depois tornou a ficar, porque a novidade foi combatida, allegando-se que o peso alto, fazia o navio dôce de borda, e outras razoens que aconselharam a sua restituição ao estado primitivo; e que não impedírão que os francezes fizessem armar as suas fragatas de 44 em outras de 60, e todas as suas náos de 74, e de 80, em outras de 90, e de 100 peças.

Entrei neste rectrospecto pouco distante, para justificar a

minha abstenção de occupar-me das construcçoens actuaes que merecem especial estudo, e continúam a soffrer novissimas e variadissimas reformas diminuindo-se aos vasos de guerra o numero de portas, augmentando-se-lhes prodigiosamente os calibres dos seus canhoens; dando-se-lhes descommunal comprimento de quilha, e cerceando-se-lhes a largura; e n'huma palavra reduzindo a sua altura fóra de vinte e cinco pés acima da fluctuação a quatro pés, que parecem os navios ao longe humas tabuas razas, como vemos esses *Monitores* de duas torres que tem vindo e mesmo agora se ostentam arrogantissimos nas aguas do Tejo, como as mais formidaveis maquinas de guerra até agora inventadas por quantos homens do mar tem produzido os Estados Norte Americanos, Inglaterra, e França.

Ora não hé da indole do escripto que vou compulsando, nem da ideia que mo inspirou, dar-me ao exame das descobertas ultimamente feitas ou applicadas á navegação, nem tratar dos navios couraçados, porque esse trabalho exigiria obra de mais largo follego, technica, e concreta dentro de certos limites de tempo, e especialidades, desde tal a tal anno, e de navios de madeira, ou de ferro; de outros esguios e outros de muita boca, taes os gabados Clippers, e as gabadas náos e fragatas *Asia* e *Revange* que bloqueárão o nosso porto em tempo da usurpação de D. Miguel, a *Faetonte* que fazia a admiração de quantos curiosos tratavam de marinha, e as suas companheiras da esquadra ligeira, *Anfion*, *Ariadne*, *Chesapeake* e *Castor* que até manobraram nas aguas do Tejo em 1852 a 1858. O meu empenho foi e hé occupar-me do passado, deixando o presente para aquelles que se avantajarem a viver depois de mim, não só porque me falta o vigor para novos estudos, servindo-me apenas das reminiscencias que os já feitos me deixaram; se não porque as forças já gastas nos 76 annos que vou contando, e da pouca vista que me vai fugindo, mal me dão logar a transmittir ao papel estas vélharias, e memorias do amor e dedicação que ainda assim me animam a trabalhar em honra do meu paiz, combatendo quem o desacredita, e fa-

zendo por dispertar no coração de quem se honra de pertencer-lhe e ter por patria, os sentimentos que lhe são devidos, sem mira de recompensa alguma, nem esperança de galardão.

Continuando ainda em attenuar o desastre da perda da fragata *Minerva*, comparando-o com outros soffridos pelos francezes, póde dizer-se afoitamente que *por lá e por cá más fadas ha* em vista dos juizos que a respeito delles fazem varios escriptores seus, dos quaes apenas citarei hum dos mais abalizados em cousas navaes, que hé Mr. V. Brun, nas suas *Guerres maritimes de la France: Port de Toulon*, a pag. 416. Diz elle: (1759 a 1761) em additamento ao § antecedente:

«Em 31 de Maio toda a esquadra de Mr. de Lachue estava prompta na enseada, ella éra composta

«Das náos...	«*L'Ocean*, de	80
	«*Le Temeraire*	74
	«*Le Redoutable*	id.
	«*Le Guerrier*	id.
	«*Le Centaure*	id.
	«*Le Souverain*	id.
	«*Le Modeste*	id.
	«*Le Fantasque*	id.
	«*Le Triton*	id.
	«*Le Lion*	id.
	«*Le Fier*	50
	«*L'Oriflamme*	id.
«e fragatas..	«*La Minerve*	26
	«*La Chimère*	id.
	«*Le Gracieuse*	id.

«Logoque a esquadra passou o estreito, ella foi perseguida. «Desgraçadamente, durante a noite, e em consequencia de «hum signal mal comprehendido*, cinco das suas náos e tres

* «Huma tradição relata que a causa da separação das náos foi hum «signal incompleto que o general fez durante a noite por meio de fo«guetes. Ha mesmo quem affirme, que estando-se a preparar o primeiro «foguete para ser lançado do tombadilho, hum mestre de bordo obser«vára que elle poderia ser demorado e enrascar-se nos cabos de alguma

«fragatas se separaram della, e arribaram a Cadix. As outras «sete náos viram-se atacadas immediatamente por quatorze «náos do almirante Boscawen; mas ellas pensaram mais de«pressa em fugir do que em disputar huma derrota inevitavel. «O dia 17 de agosto não foi senão huma fuga, na qual alguns «tiros de canhão se trocaram. Huma só náo sustentou atrevi«damente o combate: foi a *Centaure,* capitão de Sabran Gram«mont, que demorou sobre ella quasi toda a esquadra ingleza. «Depois de quatro horas de resistencia, destroçada, e toda a «sua mastreação cahida, o capitão Sabran, vendo-se na impos«sibilidade de manobrar, fez descer para a primeira bateria «tudo que restava da sua equipagem para combater ainda, «esperando por este meio demorar mais tempo os inimigos, «e dar ao resto da esquadra logar a salvar-se. Reduzido em«fim á ultima extremidade, e fazendo a náo agua por todas as «partes, furada por trezentas e dez balas acima da fluctuação, «e as polvoras molhadas, rendeo-se. Na seguinte manhan, 18 «de agosto, Mr. de Lacrue não tinha mais do que só quatro «náos; *le Guerrier* e *le Souverain* tinham conseguido pôr-se «ao largo, e afferraram Lisboa, d'onde foram para Brest. As «outras náos sotaventeadas sobre a costa, não tinham podido «dobrar o cabo de S. Vicente. *L'Océan e le Redoutable,* refu«giados em Lagos debaixo do alcance de huma fortaleza por«tugueza que não as protegeo, ahi foram bem depressa ata«cadas e queimadas. As outras duas náos, *le Téméraire* e *le* «*Modeste* cingidas de perto e abandonadas das suas equipa«gens que se salvaram a nado, arriaram a sua bandeira. Este «successo conservou o nome de combate de Lagos.»

«A opinião censurou Mr. de Lacrue pelas suas más dispo«siçoens, e os outros capitaens pela sua falta de energia, á «excepção do commandante da *Centaure,* que, por hum con«traste de rara intrepidez, recolheo só alguma gloria neste

«verga, sendo melhor que fosse lançado davante, que estava mais safa. «Não se fez caso d'este conselho, e o foguete foi esbarrar na verga «grande. D'este retardamento resultou a indecisão, na interpretação do «signal.» *Por lá e por cá más fadas ha.*

«desgraçado dia. Os inglezes custou-lhes muito a conservar «esta náo ao de cima de agua, fizeram todos os esforços para «este fim, e só conseguiram livral-a de afundar-se deitando-«lhe a sua artilheria ao mar.

«Á noticia deste successo o porto de Toulon cahio no mais «profundo abatimento. Toda a cidade está consternada, es-«crevia Mr. Glandevès, commandante da marinha, não se ou-«vem se não prantos e gemidos*»

Ora aqui temos perdas e desastres mais importantes dos francezes, do que o apresamento tão apregoado da fragata portugueza *Minerva,* a qual arriou bandeira depois de perder os seus mastarêos de gavia, e não como fizeram os navios da esquadra do almirante *de Conflans,* que foram apresados sem se baterem! *Por lá e por cá más fadas ha;* não blasonem de valentia, e não digam: *Chemin faisant.* Ainda mais. Arriar bandeira e fugir como fizeram no combate da curveta *Andorinha* sobre a costa de Portugal, ou depois de arriada hissal-a e fazerem fogo outra vez! Não invento, e apenas repito o que affirmam escriptores francezes. De huma d'estas deslealdades conta Mr. Pacini, a pag. 136 de *La Marine,* que já citei:

«..... Alguns annos antes, em hum dos combates dados «na India pelo balio de Suffren, huma náo ás suas ordens, «*l'Artésien,* commandada por hum homem sem valor, arriou «a bandeira que ella estava ainda em circumstancias de de-«fender; o primeiro tenente (immediato) por nome Deos, re-«cusou cessar o fogo na bateria, e o capitão foi forçado a tor-«nal-a a hissar, que a pezar seu ficou coberta de gloria: «tambem diziam por isto que elle a quiz entregar, mas que

* Poucos mezes depois chegou *la journée de Mr. de Conflans,* que sa-«hido de Brest com 21 náos, perdeo vergonhosamente sem bater-se, huma «grande parte da sua esquadra, e fez quasi esquecer a desgraça de La-«gos. O almirante de *Conflans* acabava de ser feito marechal de França; «esta distincção tinha voltado por elle para a marinha». Tambem na França éra premiada a cobardia e a insciencia como em varias partes que nos apontam por modellos. Quantas gritarias e censuras aqui se não tem ouvido por actos menos revoltantes? He para não nos magoar-mos que aponto estes.

«*Deos* não o tinha permittido. O almirante inglez mandou no «dia seguinte hum parlamentario reclamar esta náo como ten-«do-se rendido. O balio de Suffren não pôde responder outra «cousa senão: «Dizei a Sir Hughes que a venha buscar». Mas «a sua lealdade soffria por esta aventura, e elle fez neste ca-«pitão hum sevéro exemplo.»

Aconteceo este facto no mar da India! E seria perto das Braças de Bengala, onde o immediato da fragata *Minerva* arriou a bandeira della depois de lhe ver os mastaréos de gavia no convéz? esta não podia sustentar a acção, como a outra de Suffren que sahio victoriosa do combate tendo-a arriado. Para que falta Mr. Dupin á verdade, avançando que Mr. Duperré a tomou *Chemin faisant?* Em todas as sociedades mundanas ha fracos e valentes, não ha naçoens privilegiadas, sendo porém certo que nas mais pequenas, naquellas que são mais vezes atacadas por outras mais potentes que ameaçam esmagal-as e fazer-lhe perder a sua independencia, encontra-se maior dedicação e mais denodo para defender a patria do que nas grandes potencias, nunca receiosas de sujeição a outras estranhas, concluindo-se d'este estado de cousas, destes receios continuos, habituarem-se os povos pequenos á idéa da resistencia, firmada nos seus esforços, nos seus sacrificios, na sua devoção civica, estimulando-lhe quantos reagentes moraes e physicos podem contribuir para os tornar valorosos, o goso das suas liberdades e defeza dos lares domesticos. Pelo menos hé isto que parece dar ás diversas raças agrupadas por toda a superficie da terra hum certo caracter mais filho da sua posição politica do que da estructura do corpo ou do seu systema nervoso e fibras do coração.

Não tendo no artigo antecedente das *Cortezias Navaes no Tejo,* em que tratava das salvas, e conflictos a que davam logar, de hum notavel que aconteceu entre duas esquadras huma franceza, outra hespanhola, que escrevi, mas deixou de imprimir-se juntamente com a materia especial, vou agora referi-lo, porque, posto ali tivesse melhor logar, nem por isso deixa de ter bom cabimento neste Epilogo de Historia Mari-

tima; já por ser hum facto estrondoso do fim do seculo passado acontecido entre forças navaes de potencias amigas, do qual resultaram perdas de vidas e de grandes valores materiaes; já porque prova o risco em que andavam os officiaes de marinha, sem haver guerra declarada, e só por motivos de orgulho e arrogancia de algumas naçoens que pretendiam tornar-se árbitras em todas as aguas do mundo. Eis o facto a que alludo relatado por *Mr. Pacini*, a pag. 139 da sua obra *la Marine:* «..... A capitana de Venesa estava no uso de se «fazer salvar pela real dos Turcos; o almirante de Soliman, «recusando-se em certa circumstancia seguir esta pratica, o «Venesiano cahio sobre elle, e metteo-lhe duas galeras no fun«do; este acto de hostilidade deo logar a huma longa e cruel «guerra. Genova não tinha capitana; no reinado de Luiz XIV, «este principe ordenou que todos os seus navios e galeras se «fizessem salvar pela galera patrona de Genova.»

«Ruyter, recusando contrariamente a hum antigo uso, amay«nar a sua bandeira diante da esquadra britannica, resultou «daqui, essa serie de combates que ensanguentaram os mares «do Norte e da Mancha. Tourville tendo encontrado no alto «mar huma esquadra hespanhola, exigio della a salva devida «á bandeira de Sua Magestade Christianissima; o almirante «Papachin não querendo consentir nisto, teve logar hum com«bate vivissimo entre as duas esquadras; no fim de tres ho«ras, o Hespanhol esmagado, sujeitou-se a salvar, responden«do-lhe Tourville escrupulosamente a ella tiro por tiro.»

«Apesar desta singular cortezia, cada hum deve applaudir «o esquecimento destas pretençoens, só proprias de irritar os «fracos, augmentando o orgulho dos fortes. Todavia parece «hum pouco ridiculo honrar com a mesma salva a França, a «Inglaterra, a Hespanha, ou S. Domingos, Otaïti, e o reino «dos Ovas.»

«O titulo de rei hé attribuido indistinctamente pelos nave«gadores aos chefes das povoaçoens da costa d'Africa e das «ilhotas da Oceania; devem pois conceder-se a estes reinos «imaginarios os respeitos devidos ás bandeiras das poderosas

«naçoens civilisadas da Europa? Sacrificando ás convenien-«cias e ao desejo de se attrahir a benevolencia e bom acolhi-«mento, tiraram a certos obsequios antigamente lisonjeiros «todo o preço que podiam ter, e talvez em consequencia d'huma «prodigalidade excessiva, hé hoje impossivel honrar por hum «signal exterior tanto os individuos como as proprias na-«çoens.»

Em vista do que acaba de ler-se, fica demonstrada a rasão por que eu avancei a pag. 97 do Tom. 3.º destes *Quadros: Que differença de hum navio de guerra a hum regimento de linha! Bem que hum e outro sejam força armada, quão diversa hé a sua existencia!* E dirá alguem de boa fé não ser isto assim? Quando hé que hum corpo do exercito rompe fogo contra forças aliadas, sem previa declaração de guerra? O mar hé de todos, e não como o territorio que tem limites, e cujas barreiras não se transpõem sem consentimento dos seus habitantes ou á força de ferro e fogo. No mar, pelo contrario, amigos ou inimigos apparecem de improviso, mas contra os primeiros andava-se, e deve ainda hoje andar-se tão precatado, como se elles fossem dos mais encarniçados dos ultimos, e eis aqui a justificadissima legislação que manda considerar *campanha* toda a viagem dos navios de guerra, porque logo ao sahir da barra, perto da costa, em aguas neutras ou territoriaes podem surgir conflictos que devam resolver-se a tiros de canhão. E ha quem não dê apreço ao serviço do mar? Ha quem desconheça a importancia, nobreza e responsabilidade do official de Marinha, negando-lhe o direito que lhe assiste de primar sobre todas as armas? Elle que está sempre em acção de pugnar até á morte e incessantemente pela honra do seu paiz symbolisado pela bandeira que tremula na poppa do navio em que navega?! Se infelizmente existe algum incapaz de tão forçosa e natural dedicação e amor á terra que o vio nascer, fuja do serviço do mar, não vista o nobilissimo uniforme do botão d'ancora, que esse em toda a parte do mundo, em todos os barcos de guerra, não tolera cobardias; e mesmo sem ser de guerra, o homem verdadeiramente do mar não hé

pusilanime, nem conhece fraquezas; muitos entre nós serviriam de exemplo, mas se elles faltassem, bastaria hum denodado Patrão Joaquim Lopes, de Paço d'Arcos, para representar digna e briosissimamente o alentado espirito e grandeza de animo de qualquer marinheiro. e só marinheiro portuguez.

XXIII

O HYATE S. MARTINHO NAZARETH

O Hyate *S. Martinho Nazareth,* chamou-se assim, porque fôra construido na praia da Concha de S. Martinho, e deo-se-lhe o appellido de Nazareth porque as madeiras de que se fabricára, haviam sido extrahidas dos pinhaes vizinhos, ou mais proximos da igreja daquella invocação, isto em 1786. Era pois o nome do vaso o mais historico, logico e apropriado que podia encontrar-se no seu baptismo por lhe indicar a procedencia a todos os respeitos. Deste Hyate tive eu a honra de ser duas vezes commandante, mas para lá chegar, para dar rasão de me caber tal serviço, convem primeiro explicar as circumstancias em que me achava, quando elle me foi confiado, e depois como tive a boa fortuna de bem desempenhar a commissão que me fôra incumbida. Para historiar as duas viagens que nelle fiz, poucas palavras serão precisas: ventanias, escarcéos, trovoadas, kapas e mais scenas do Oceano; mas para dar noticia de como fui chamado de improviso a embarcar e seguir nelle como seu commandante da primeira vez que lhe puz os pés a bordo, hé que peço tempo e favor para entrar nos detalhes que deram este resultado nas épocas mais arriscadas, e transcendencias politicas de que o nosso paiz foi theatro, durante a usurpação de D. Miguel.

Corria o anno de 1829, e havia eu sido nomeado em 2 de Janeiro para bordo da náo *D. João Sexto,* que se apromptava

com as fragatas *Amazona, Perola, Diana, Princeza Real, Principe D. Pedro,* e mais curvetas e brigues para o ataque da Terceira, quando muito contra vontade do Chefe Rosa, a quem cahira em graça, commandante da expedição, me passaram para a charrua *Princeza Real* que hia de náo de viagem para a India, entendendo o inspector Carlos May incumbido do armamento da mesma charrua, que eu éra o mais competente para formar parte da sua guarnição; porém occorrendo hum desaguisado entre mim e o commandante Barreiros, furioso miguelista, desembarquei passadas duas semanas, e nomeado em seguida para bordo da charrua *Maia e Cardoso* que hia levar os sentenciados para Angola, entre elles os srs. Pestana, Torres e outros companheiros de Perestrello, escapos milagrosamente da forca por insufficientes provas para pena ultima, mas sobejas para degredo perpetuo, no recto pensar de seus imparciaes juizes.

Quando a charrua mudou de amarração de onde estava em frente do arsenal para Alcantara, a fim de receber os presos da Cova da Moura em numero de 150, aos quaes deviam reunir-se os politicos remettidos do Limoeiro, chamou-me o commandante Moraes á camara, conduzio-me pela mão ao jardim, e teve commigo, pouco mais ou menos o dialogo seguinte:

Celestino, sou muito teu amigo, tenho inteira confiança no teu caracter, e sei, como todos sabem, que és hum optimo official, digno de fazeres parte de qualquer guarnição, e mesmo de commandar navios em todas as circumstancias imaginaveis; mas não podes, nem deves seguir n'esta charrua para Angola. Todos conhecem os teus principios politicos, e tu não os escondes, a charrua leva o Pestana, o Torres, e os mais accusados da conspiração da Brigada; mas não hé isto que me faz aconselhar-te o desembarque, o principal motivo hé ser nosso companheiro de viagem o façanhudo Joaquim Bento, governador de Benguella. Embora os presos tentassem revoltar a guarnição, pondo-te á frente, sei de certo que não serias cumplice do attentado, mas já me consta ser esta

a sua tenção; e quando nada disto acontecesse, logo ao sahir a barra, Joaquim Bento que mal te soffre desde o Rio de Janeiro, me exigiria a tua prisão, dando como certa a tua adherencia aos planos subversivos dos degredados. Portanto, para evitar desgostos teus, e embaraços meus, aconselhava-te a deixares a charrua, privando-me, com pezar meu, de hum companheiro que muito me descansaria, se não fosse a politica, e a presença de hum homem mal intencionado, que buscaria meio e pretexto de nos inquietar a todos, principiando por ti e por mim.

Respondi que não me ficava bem pedir o desembarque, tendo pouco antes sahido da *Princeza Real* pelas desavenças com Barreiros; que arranjasse elle tudo como bem quizesse, com tanto que dahi me não resultasse compromettimento ou desar, pois com effeito as suas ponderaçoens éram justas, tendo em vista o caracter e malvadez de Joaquim Bento, de quem todos diziam mal, e saber-se que desde Macáo, e por todo o Brazil, éra tido por hum trapalhão e máo sujeito. Dali a tres dias recebi a minha guia e desembarquei, ignorando os pretextos que se deram para isso, que de certo não me haviam ser proveitosos.

Passado pouco tempo, em 29 de agosto (1829), recebi logo ao amanhecer hum bilhete do ajudante do inspector (Francisco Freire Rebocho) para lhe ir fallar pelas oito horas da manhan ao arsenal. Tratei de me vestir á pressa, e compareci na balança. Rebocho ou Reboxo andava passeando na ponte com o inspector, e assim que me vio caminhou a encontrar-me, e sem mais preambulos, diz-me de xofre:

Joaquim Pedro, tu andas ha tempos n'hum pé só, mas olha que assim não podes segurar-te, nem ha ninguem que te aguente. Hé preciso, para não cahires de todo, que te firmes nos dois pés; e foi para te dar hum ponto de appoio que te mandei chamar, por lembrança do inspector, que hé teu amigo, e recebe as suas ordens que são de favor. Respondi: Como hei de apresentar-me de paizano? (Naquelle tempo ninguem comparecia para serviço sem os seus uniformes.)

Seja como for, vai-lhe fallar, e faze o que elle te mandar, sem hesitaçoens; hé obedecer, e nada de reparos. Apresentei-me, pedindo desculpa de ser á paizana, e Sua Ex.ª não me dando logar a maiores explicaçoens, disse-me: V. M.ce está nomeado commandante do hiate *S. Martinho Nazareth*, que está ahi atracado á ponte, e ha-de sahir amanhan para os Açores; V. M.ce vai daqui ao Terreiro do Trigo, dar parte ao Snr. Conselheiro Inspector, que o Hyate está prompto, e póde receber quanto antes as barricas de farinha para a Esquadra, pois se lhas metterem a bordo, até largará de noite, ou logo ao amanhecer, e conforme a resposta que trouxer lhe darei as ultimas ordens. Parta já, e se não me achar aqui, o Reboxo lhe dirá o que ha-de fazer.

Fui pois em direitura ao Terreiro, onde o Inspector, Director, ou o quer que éra d'elle Joaquim da Costa e Silva, já prevenido me esperava como pessoa de confiança, recebendo-me cortezmente, dizendo-me que as barricas estavam promptas, e ficariam a bordo antes do pôr do sol; mandou chamar hum empregado, a quem deo as ordens convenientes, despedindo-me com civilidade e muitas recommendaçoens para o Snr. Inspector Carlos May, certificando-o de que as ordens do Ministro estavam cumpridas. Voltei ao Arsenal, o Inspector depois de ouvir-me, chamou o Ajudante Reboxo, mandando-lhe que mal recebesse as boticas e barricas, abarrotasse o Hyate de lenha com barda por cima da lancha, quanta podesse levar, e eu que fosse á pagadoria receber dois mezes de comedorias, e em seguida á Penha de França dar parte do acontecido ao Snr. Conde de Basto, de quem receberia as instrucçoens e correspondencias. Sem perda de tempo, sem comer, sem dar aviso de nada á familia, recebi dois mezes de soldo e as comedorias, metti-me n'huma sege, e fui apresentar-me ao Conde de Basto, que jantava em companhia de amigos, por signal com hum guardanapo ao pescoço labusado de comer, recebendo-me bem, e mandando entregar-me dois sacos lacrados, com os officios para o Chefe d'Esquadra Rosa, e para o Vice-almirante Prégo, e as minhas

Instrucçoens. Mandei metter tudo na sege, fui ao Arsenal, fallei com o ajudante Reboxo, sem ao menos ver onde estava o Hyate do meu commando, deixei-lhe os dois sacos da correspondencia até voltar, e dirigi-me a casa, onde todos estavam em sobresalto por ignorarem o meu destino, e tamanha ausencia. Meu pai, minha mulher e meus irmãos socegaram da anciedade que os inquietava, mas não ficaram gostosos da commissão, e muito menos minha pobre mulher, que não estava preparada com a roupa e rancho para tão rapida partida. Com tudo, arranjou-se huma cousa e outra do modo possivel, e larguei para bordo acompanhado dos criados de meu pai ás onze e meia da noite com a diminuta matalotagem que foi possivel juntar em tão pouco tempo, fornecendo-me de vitualhas da dispensa paterna, e do que havia em casa para aquella semana, entrando pela primeira vez para a minha nova praça depois da huma hora da madrugada, onde não conhecia ninguem, nem elles a mim.

Entrei nestes minuciosos detalhes, para demonstrar que não tive logar de ouvir os conselhos da familia, nem a conferenciar com os meus amigos politicos, nem sequer a beber huma tijella de caldo em todo o dia, porque tudo indicava, em occasião de tamanho apuro, aceitar o serviço ordenado, ou ser dentro em poucos dias mettido nas masmorras de S. Julião. Nada do que vai aqui relatado hé para estender a escriptura, nem para fallar de mim, como de ordinario usam aquelles que apresentam o = Eu = em todos os incidentes e negocios que lhe respeitam; fallo nos accessorios deste embarque, e commando do Hyate *S. Martinho Nazareth,* para combater as malquerenças que me vieram da inesperada commissão de *levar polvora e bala para matar malhados,* como disseram os *fieis* defensores da Snr.ª D. Maria II, que não se resolveram a emigrar, ou a irem expôr-se ás balas miguelistas para triunfarem os seus direitos, como eu fiz, apesar de servir (por surpresa) a usurpação de D. Miguel. Estes *fieis* e desinteressados patriotas aproveitando-se do meu miguelismo, reconhecido por Sua Magestade Imperial n'hum Decreto

em que declara como eu sentia a bordo das escunas *Ilha Terceira* e *Graciosa,* nas baterias do *Terreiro* e da *Victoria,* e nas Canhoneiras do Douro, accusaram-me e imprimiram que eu fui commandante do Hyate que levou *polvora e bala para matar malhados,* quando apenas levou boticas e mantimentos para os doentes da esquadra do bloqueio da Terceira; mas que levasse petrexos de guerra, quem poderia eximir-se á incriminada commissão, não tendo logo navio em que podesse fugir á vingança dos partidarios do usurpador!? Eis aqui a rasão de entrar nos antecedentes do commando que tão mal pareceo aos liberaes passeantes nas ruas de Lisboa.

Fosse como fosse, ao raiar da aurora o Hyate *S. Martinho* largou a espia que tinha dada á barcaça, e ei-lo vai de bordada larga pelo rio abaixo direito á barra, ventando-lhe NO. duro. Ora o barco não só levava o porão empachado, se não todo o seu convéz com huma barda de achas de lenha de braça de altura, cobrindo-lhe a lancha, com espaço apenas para caçar o escotim do traquete; isto hé huma coxia de dois pés ás amuradas. Pela primeira vez tambem se me apresentou o piloto que julguei de má catadura, e meu espião, a quem ordenei medisse a linha da barca, e tivesse a Agulha prompta para as marcaçoens do Ponto de Partida, reparando que elle se prestava a este serviço de má vontade, e quasi por favor; mas tomei certa attitude que o domesticou, e forçou a obedecer com menos áres de Senhor, pois com effeito não soube fazer o Ponto da Partida como convinha. A posição em que me achava éra bastante critica, pois além de interessar o meu crédito de official do mar, importava as suspeitas politicas de não cumprir a commissão por desaffecto a Sua Magestade, e disto quaes seriam as consequencias? portanto todo o cuidado éra pouco, já no modo de navegar, já na conducta que devia ter com o piloto, mestre e companha do Hyate, vendo-me só, e vigiado, ou espionado por pessoas prevenidas contra mim, totalmente ignorantes da navegação alta. O NO. foi refrescando de modo que pela tarde do dia seguinte, estava tão duro, e o mar de tanta vaga, que foi mister rizar o traquete nos segun-

dos e a véla grande nos primeiros pondo quasi de kapa, galgando a vaga por cima da borda, que levava suas achas de lenha, ficando a esteira cheia d'ellas. Finalmente vendo eu que a maior parte poderiam ser levadas acima de alguem, por que a borda fôra entretanto fazer-lhe companhia, entendi ser melhor perder a lenha do que a gente, e ordenei que fossem atirando com ellas pela borda fóra, o que se praticou, já para ficar a embarcação mais safa, como para ver se accommodava em cima da lancha, o botesinho da pôppa que ameaçava fazer-se pedaços quando o Hyate dava a culapada. Com effeito esteve a pontos de assim acontecer, pois seguindo elle pouco, por se ter a onda pela amura, e levarmos pouco pano, éra tão violento o choque da vaga, que não tardaria a esmaga-lo de encontro ao painel da pôppa contra os turcos. Depois de ficar safo o convéz tratou-se de passar o escaler, para dentro, o que muito custou a conseguir-se, pois o mar estava tão encapellado, que éra impossivel arria-lo, e então passou-se huma talha da carangueja grande ao calcez do mastro, e outra do laes da mesma carangueja ao arganéo da prôa do escaler, suspendendo-se este com ella, até galgar acima da grinalda, e logoque abicou parte da roda, salhou-se a toda a pressa para dentro, e atravessou-se ávante da gaiúta, de encontro ao mastro grande por ficar mais seguro do que em cima da lancha, a qual poucas esperanças havia de salvar-se das ondas que innundavam o Hyate da amura para ré, e o enchiam de agua a todo o instante. D'esta maneira fomos navegando, sem podermos cozinhar comida alguma, atidos sómente á bolaxa ensopada em vinho, e sempre com o credo na boca, não fosse alguem pela borda fóra em consequencia dos golpes de mar que alagavam o Hyate, que tinha apenas dois pés de casco acima da fluctuação, e cuja ténue trinchera havia sido levada com as achas de lenha pelo mar fóra, não obstante os cabos de vai-vem que se haviam passado da enxarcia grande á do traquete. Apesar d'este máo tempo, e da falta de companheiro para coordenar a derrota, (porque não me communicava com o piloto de quem desconfiei logo ao principio da viagem) tão felizmente foi ella di-

rigida que na noite do decimo quarto dia de mar, vi huma luz na prôa. Dirigi-me a ella hissando hum farol e logo em seguida, á sua aproximação, fallaram-me de bordo do navio em que ella estava, sabendo ser o brigue *Providencia*, commandante Heytor, o qual depois de indagar que barco éra o meu que julgava tentar forçar o bloqueio da Ilha, que elle e os mais navios estreitavam perto da terra, ordenou-me de procurar a náo que demorava ao SO., obra de doze a vinte milhas. Não podia pois ter feito mais acertada navegação, nem que fosse com maré de rozas. Botei pois ao rumo indicado pelo *Providencia*, já tendo acalmado o NO., e rondado para o N. regular, descobrindo logo ao amanhecer os joanetes da *D. João Sexto* hum pouco por barlavento da amura de estibordo. Fui orçando até ella me demorar pela de bombordo, a fim de lhe cortar a prôa antes de lhe descobrir o casco, por cortezia e respeito á bandeira do commandante em chefe, e assim que cheguei ás suas aguas fui atravessar na sua alheta de sotavento com a minha flamula e bandeira abatidas. De bordo d'ella hissaram então a bandeira nacional, e a do chefe no tope da gata. Botei o escalersito fóra ajudado de duas talhas ao mastro grande, e fui-me a bordo da náo, onde o commandante o Snr. Pegado me recebeo cortezmente ao portaló, e o rispido chefe Rosa muito affavelmente sobre o tombadilho dizendo estas palavras muito lisonjeiras para mim: «Ora graças a Deos que acharam alguem «com juizo e sabendo do seu officio para cá mandar.» Constou-me depois quando desci á camara de baixo praticar com os camaradas sequiosos de noticias de Lisboa, que o chefe se referia ao modo por que o commandante do Hyate *Bom Despacho* se houvera quando encontrou e fallou á náo, subindo ao degráo do catavento em vez de ser ao tombadilho, e sem fazer continencia alguma ao chefe como eu fizera. Este, como eu disse, desceo á camara onde recebeo os officios que lhe levava, informando-se das occorrencias da capital e do reino, e desculpando-me de ter alijado toda a lenha ao mar, que me arrombara a lancha, por que o NO., igualmente se fizera sentir devéras e feito várias avarias nos navios do bloqueio, dan-

do-me conhecimento do convite que recebêra dos revoltosos da Terceira para se unir a elles, estranhando que não lhe mandassem hum parlamentario qualificado, mas sim hum pescador. Sobre cujo facto houve entre mim e elle hum importante dialogo que deixo de repetir, mas que lhe agradou acabando por me dizer: «Emquanto o Hyate descarrega, vá lá baixo «fallar aos rapazes que desejam ouvi-lo, e saber o que lá vai «por Lisboa, que estão promptos a dar á lingua; e sempre hé «bom saber que tive esta náo em oito braças de agua quasi a «alcance de fuzil da terra; mas apesar disto, hão-de dar-me «com huma tábua no . . . em chegando a Lisboa.»

Desci á camara onde todos os officiaes maiores e menores me fizeram o mais cordeal acolhimento, não sabendo eu a qual responder primeiro, e dando-me todos cartas e bilhetinhos para as suas familias e conhecidos, até que o chefe me mandou chamar, entregando-me a correspondencia para o ministro e huma carta particular para o almirante, concluindo por este conselho: «Desejo que termine tão bem a sua commis-«são, como a principiou, e não se metta em politica, pois sem-«pre dá máo pago». Mandou arriar o primeiro escaler por especial obséquio, e botar-me n'elle a bordo do Hyate onde depois da continencia da despedida da flamula e bandeira que elle agradeceo com a bandeira da náo, marchei deitando ao rumo de S. Miguel, fazendo a possivel força de véla, redondo, á laia de barredoura, etc.

Na tarde do dia seguinte achava-me em frente de Ponta Delgada, em cujo porto, muito longe da terra estava surta huma fragata ingleza. O vento éra ponteiro e a agua vasava, pelo que éra difficilimo chegar ao ancoradoiro; por mais bordos que fizesse, nunca pude vencer a paragem da fragata ingleza, até que ao anoitecer passei-lhe perto da alheta, e já noite fechada agarrei fundo em vinte braças de agua onde larguei ancora, talvez porque a maré repontasse, ou mesmo por ter rondado hum pouco o vento para o NE., consegui tomar o ancoradoiro commum sem o esperar, e ficando em posição conveniente de communicar com a terra sem difficuldade.

Ao romper do dia larguei para a cidade, e esperei as oito horas para procurar o governador da Ilha o Snr. D. Pedro José de Alencastre, Capitão Tenente meu conhecido e amigo desde rapazes, habitando no tempo da sua joventude a casa do dr. Saturnino na rua da Procissão, contigua á do meu velho amigo Isidoro Francisco Guimaraens, que vivia com Rodrigo, ambos meus affeiçoados e como mestres que igualmente recebiam familiarmente o dito D. Pedro. A este pois me apresentei que me recebeo da maneira mais graciosa, e dizendo-me que tanto elle, como o Almirante haviam reconhecido na vespera, que o Hyate éra navio de guerra pela insistencia de procurar o porto, e pericia de quem o commandava. Depois d'estes lisonjeiros preludios quiz-me fazer o favor de acompanhar-me ao quartel general, onde o Almirante me fez cumprimentos pelo modo por que busquei o ancoradoiro, convidando-me sua esposa que o acompanhava, a jantar com elles n'esse dia, e nos mais que me demorasse em Ponta Delgada. Informado o Almirante dos acontecimentos da minha viagem e da felicidade de como deparei de noite com a luz do brigue *Providencia* que andava mesmo á babuje da terra para evitar que algum barco illudisse a vigilancia dos cruzadores, como talvez eu fizesse quando fosse esse o meu fim, tendo por maravilha n'huma derrota tão contrariada pelo máo tempo, deparar com a terra na prôa, não estranhando, como não estranhou o Chefe que deitasse a carga de lenha ao mar, deo-me muitos louvores do meo proceder, e tratando-me do modo mais lhano e familiar que ser podia e lhe era natural.

No fim de huma semana que me deo tempo de visitar as grades de quantos conventos havia em Ponta Delgada, e as bellas quintas, e fortalezas que a defendem e aformoseam, assim como de dar a minha saltada ás Furnas, e de largar bom par de cruzados novos em troca de ramos artificiaes de flores de pennas e outras obras que as lindas religiosas me offereceram, despachou-me o Almirante acabado que foi o seu jantar, recolhendo-me a bordo, e partindo antes de noite para Lisboa onde cheguei com seis dias de viagem. Contar o modo por que

fui recebido pelo Major General, o Sr. Marquez de Vianna no seu palacio do Rato depois de noite, entretendo-se commigo até depois das onze horas, não preciso dizer, porque não hé facto da viagem, passando á outra que fiz no mesmo Hyate, em que me deo a agua pela barba onde tambem o máo tempo do SO., e broseguiadas do NO. me atrapalharam de modo que fui obrigado a fazer huma arribada a Vigo para não encher as tripas de areia e de agua salgada. Mas cabe aqui notar que o bom desempenho da commissão do commando d'elle, me valeo a licença de fazer huma viagem á China na galera *Carolina* do millionario José Nunes da Silveira, na qual tive de carregar 8:000$000 réis para obter o logar de Segundo Sobre-Carga, e de segundo Piloto; fazendo este sacrificio para fugir á oppressão do governo Usurpador, e do qual andei longe por espaço de vinte e sete mezes, que tantos empreguei na ida e demora a Bengala, Sincapour, Manilha, Macáo, e volta por Santa Helena regressando a Lisboa a tempo de emigrar na escuna *Viper* da esquadra ingleza, pouco depois do desembarque do exercito libertador nas praias do Mindello, isto hé a 13 de junho, e salvando-me na esquadra em 20, onde andei passando da *Viper,* para a náo *Asia,* d'esta para o *Royaliste,* d'aqui para o *Levrete;* do *Levrete* para o *Ramona,* que me desembarcou a 10 de agosto nas margens do Douro.

Finda a campanha da restauração, na qual dei avultado contingente por mar e terra, apresando cinco vasos, em concorrencia com mais sete cruzadores que não fizeram huma só presa, e estas sobre a costa no rigor do inverno desde outubro a março e abril, apanhando d'aquellas refrégas, dos dentes rangerem á vista de serras de agua que faziam pedaços o escaler dos turcos e levavam trincheira e fogão pela borda fóra, deram-me o commando do Districto Littoral de Aveiro; e lamentando-me eu de largar o serviço de bordo que eu mais presava respondeo-me o Major General Bressane Leite estas notaveis palavras: «Para o mar qualquer official basta, agora «cá para a terra querem-se pessoas de outra instrucção e ca«pacidade». Como hum Major General da Armada conside-

rava o especialissimo, e difficil serviço da Marinha de guerra que acabava de salvar as instituiçoens e o throno da Rainha pelo golpe dado na esquadra de D. Miguel á vista do Cabo de S. Vicente?! Por haver taes chefes, por elles fazerem tal conceito do serviço do mar, por darem tal importancia aos officiaes que trabalham e se distinguem na manobra, apparelho, limpeza, e arranjo dos navios da Armada que elles nunca souberam commandar, nem avaliar, hé que a temos visto meia apaizanada, sem arreganho, sem apparencia militar desde os galopes dos melhores navios, até ás tábuas dos resbordos, e das escôas no purão; e o pessoal de guerra igualando os batalhoens das Ordenanças ás ordens dos Capitaens Móres, ou as Legioens Nacionaes dos chuços para acudirem ás linhas do Seabra, de Campolide, de Arroios e de Alcantara, quando atacassem os francezes transpondo as de Torres Vedras.

Vamos porém ao meu segundo embarque no Hyate *S. Martinho Nazareth,* que duas vezes foi minha casa, portando-se audazmente, apesar da sua humilde apparencia e mal avaliada construcção, deixando-me saudades dos seus bons commodos, espaçosa camara, felicidade e optimas qualidades nauticas, não havendo mar que o affrontasse nem vaga a que désse a poppa ou o fizesse arribar.

No dia 15 de Fevereiro de 1835 tive de partir para o meu districto, mandando o governo apromptar o *S. Martinho* para me conduzir e o pessoal ás minhas ordens que éra o valente piloto Francisco José Soares que o fôra da immersa escuna *Terceira,* da outra *Graciosa,* e sempre depois me acompanhára nas baterias do *Terreiro,* da *Victoria,* de *Quebrantoens,* bem como nas *Canhoneiras do Douro;* e o escrevente das mesmas o sr. Francisco da Costa Mendes, que por seus serviços está hoje addido á secretaria do Conselho Ultramarino depois de haver servido louvavelmente em Moçambique e Gôa. Embarcámos todos, levando eu e o piloto Soares as familias suppondo a nossa viagem de tres a quatro dias, quando ao passarmos pelo travéz da torre de S. Julião éra o Norte já tão fresco, e o mar tão grosso, que o Mestre me pedio licença para rizar; e quando

chegámos a Cascaes propoz-me que dessemos fundo; não só porque a Nortada era tal que já dezenove navios se achavam arribados fugindo d'ella, e outros vinham buscando o abrigo da bahia; se não porque o Hyate éra velho, e corria risco de perder os mastros, e soffrermos avarias de maior consequencia. Annui ás boas rasoens do velho Mestre e bom pratico da costa, largando ferro á sombra da cidadella, para poder desembarcar, e mostrar a praça á familia que estimou bem este embargo á nausea, preparando-se para maior enjôo quando passassemos o Cabo da Roca.

Na quinta feira 19, tendo acalmado a garrôa que dava indicios de saltar ao sul, puz o ferro em cima e larguei de Cascaes fazendo caminho de Aveiro, mas a 20 quando estava abra aberta com a barra, fizeram do forte da mesma, signal de que ella não dava entrada. Pus no bordo do mar á espera de que ficasse franca, mas o vento saltou como receiara, não para o S. mas para o SO., de aguaceiros; mesmo assim fui-me aguentando com idéa de tentar a barra do Porto, mas da fortaleza da Foz tambem me fizeram signal negativo, crescendo cada vez mais a ventania e o mar, a pontos de me esbarrondar o escalersinho da poppa, determinando por isso arribar a Vigo. Dei ao leme de encontro, e fiz toda a força de véla para afferrar as ilhas de Baiona antes de noite sem o conseguir, porque o Hyate mal podia reger pano, em consequencia do máu estado dos mastros, dos quaes o Mestre receiava desarvorar, e quando digo força de véla, hé relativamente áquella que elles podiam comportar. Não houve outro remedio mais do que pôr de Kapa, rizando a véla grande nos segundos, e tendo a véla de estae de proa na antegalha. Tempo escurissimo que não admittia tentar a entrada da ria de noite com aguaceiros de pedra muito pesados, trovoens e raios que parecia acabar-se o mundo, e eu em cima no convéz, não só para vigir a agulha, se não para tentear o mastro grande não me desse algum estalo, e o barco fosse de encontro ás pedras, acompanhando-me o adoidado, mas valente piloto Soares (Pancada), que sempre tive por companheiro, emquanto não perdeo de todo o

seu fraco juizo. Quando rompeo a manhan desfiz a Kapa, tirei o tomadoiro á véla d'estae de proa, larguei hum bolço ao traquete para entrar pela ria do Sul, mas achava-me tão perto dos Porcos e vendo-se tão descobertas as suas lombadas denegridas, que apesar do muito risco e das rajadas que zuniam pela enxarcia, orcei quanto pude, e fui entrar pela ria de Marim, todo alagado e a custo, navegando então para Vigo já com as mesmas rajadas pelo ONO., conseguindo pelo meio dia de sabbado, 21 de Abril, depois das mais perigosas horas de huma noite tenebrosissima, dar fundo entre Cangas e a fortaleza da cidade.

Logo que dei fundo, veio procurar-me o nosso agente, o sr. D. João Ortega, hoje nosso Consul Geral em Hespanha, que me convidou a jantar e á minha familia no immediato domingo. Demorei-me n'este porto por causa da travessia que não cessava, até 5 de Março, não deixando a familia Ortega de prestar-me os bons officios que estavam ao seu alcance. Mas o peor foi que no domingo chamado *gordo* em que fui jantar com as senhoras e D. João Ortega, ao regressar para bordo, vi a guarnição do Hyate armada de barras do cabrestante, e remos contra o Piloto Soares, não o deixando subir para o convéz, e elle de espada desembainhada em baixo, á bôca da escotilha, ameaçando não deixar nenhum com vida. Espanteime com tal desordem, e tomando as devidas informaçoens vim a saber o seguinte:

O Piloto Francisco José Soares, indo a descer pelos cunhos do costado para a lancha, correram-lhe as mãos pelos cabinhos do portaló, cahio sobre os bancos da lancha e baldeou no charco, donde o tiraram huma sôpa os marinheiros que a guarneciam; persuadindo-se que fosse peça de entrudo que o velho mestre lhe pregára n'este domingo, untando de cebo os ditos cabinhos, assim que subio para o Hyate desembainha a espada e corre para elle com tenção de o atravessar, mas hum marinheiro desviando o golpe do peito, foi o florete atravessar-lhe a poupa da perna, abaixo da verilha; e querendo secundar novo golpe, foi então agarrado pelos marinheiros,

que o fizeram descer para o porão, onde o vigiavam á bôca da escotilha, com páos e bocados de remos. Alem do homem ser meio doido e pelo seu desarranjo alcunhado de Pancada, havia solemnisado o Domingo da Quinquagesima bebendo-lhe boa dóse de aguardente que lhe turbára a cabeça e o fizera escorregar pelos cabos do portaló, e não o cebo nos mesmos que o pobre do velho nunca lhe poséra, nem pensára de os untar. Fallei com o doido, e certifiquei-me de que me reconhecia, ordenei-lhe de me entregar a espada, o que fez, e obriguei-o a deitar-se fazendo correr os quarteis da escotilha para ficar mais seguro, e tratei de acudir ao Mestre que tinha a perna furada de parte a parte, mandando curar-se a huma botica onde eu entrava, e éra ponto de reunião dos portuguezes em Vigo, etc. Melhorou o tempo, o céo foi-se tornando de nuvens soltas, e eu fiz o Hyate de véla em Quinta feira 5 de Março, partindo do ancoradouro muito saudoso e obsequiado pela familia Ortega, e outros liberaes, para Aveiro, onde me esperava a ultima ameaça de não escapar, de não deixar de ser pasto dos habitantes da agua salgada.

Sexta feira 6, pelas dez horas do dia, estava leste-oeste com a cupula da ermida de S. Jacinto, e logo depois em frente da barra do Vouga; mas do forte fizeram signal de pouca agua, sendo preciso esperar que a maré enchesse de todo até á preia-mar. Esperou-se com effeito até ser meio dia, que fizeram o signal da barra estar franca, fecharam-se as escotilhas e o mestre aconselhou-me que fosse para baixo, não viesse golpe de mar que me levasse pela borda fóra. Não annui, subindo quatro enfrechates da enxarcia grande, de BB. e o doido mas habil e valente Piloto Soares (Pancada) fronteiro a mim na de EB.; hum bom marinheiro ao léme, e mandei commetter a barra. Em verdade o rolo e o encapellado da vaga descobertos da posição, d'onde eu os observava eram pavorosos e ameaçavam engolir o *S. Martinho Nazareth,* mas elle aproou affoitamente ao forte, na direcção indicada pela bandeira com que os pilotos marcavam a calla: as primeiras tres ondas não affrontaram o barco e elle não perdeo o seguimento, nem o go-

verno, porém a quarta galgou-lhe acima da grinalda, enrascou o timoneiro nos gualdropes da cana do leme que ficou todo a EB. e o Hyate guinando logo para o N. em risco de atravessar e cobrir-se de agua se não seguisse antes de apanhar outra vaga. Foi então que eu conheci quanto a dexteridade de hum marinheiro hé importante em momentos de apuro como estes, nos quaes alguns segundos de boa direcção salvam da morte as guarniçoens e passageiros de hum navio. Soares com a decisão que sempre lhe conheci, atira-se da enxarcia ao convéz, corre á cana do leme, corta o tirardor do gualdrope, leva a cana a BB. e o Hyate obedece, e quando recebe o choque da onda no painel da poppa, galgando-lhe por cima da grinalda e levando de rojo o timoneiro que ainda não tivera tempo de levantar-se até á braçola da escotilha grande enrascado no outro chicote do gualdrope de BB., aproa a caminho, vence a maior difficuldade da barra na maior altura do banco, ficando longe do rolo que sobre elle desdobra e florea em cachoens de espuma. Tudo isto se passou em menos de hum minuto! Este ficar envolto na ressaca e submerso; este atroar do escarcéo, este susurrar da agua sobre o convéz levando quanto achou diante, tudo foi obra de hum abrir e fechar de olhos, ouvindo-se na camara os gritos da minha mulher, e da do Piloto, da ama, das crianças e criadas, e mais pessoas que ficaram em baixo, e julgaram ter-se afundado o Hyate, pelos boléos e estrondo dos golpes que o tiveram perdido; e dos quaes foi salvo por mercê de Deos, e pelo denodo, pericia e opportunidade com que o valentissimo Soares (Pançada) saltou dos enfrechates ao convéz, pegou na cana do leme, e deo ao Hyate a direcção conveniente! Meu companheiro sempre e devéras meu amigo, desculpei-lhe as loucuras de Vigo, porque o Mestre ia melhorando das feridas e se calára por duas libras que lhe dei ficando satisfeito, e a elle conservei-o ás minhas ordens emquanto durou o meu commando do Districto Littoral. Depois, coitado, lá foi acabar os dias nas praias africanas, tendo prestado valiosos serviços na restauração do throno da Senhora D. Maria II. Pela mesma época igualmente

perdi outro bravo camarada e companheiro da escuna *Terceira*, o Guarda Marinha Francisco de Assis e Silva, que sendo Capitão Tenente e commandante da fragata *D. Maria II* voou com os pedaços d'ella, nas aguas da historica Macão. D'aquelles que, na mesma escuna tivêmos a honra de sentir-lhe espedaçar as amuradas pelas balas de D. Miguel durante oito dias successivos, e no fim de tão renhido combate a vimos immergir-se nas aguas do Douro com os topes dos mastaréos e o pao da bandeira enramados de louro que os moradores da Ribeira, e de Cima do Muro enthusiasmados da nossa constancia nos levaram a bordo depois de anoitecer, apenas resta o outro companheiro, meu immediato, e nunca desmentido homem de guerra, o sr. Major General da Armada Visconde de Soares Franco, a quem sempre dei, e continuo a dar os testemunhos de consideração que mereceo e merece, quer no embarque da nossa memoravel *Terceira*, quer nas atrevidas canhoneiras de Quebrantoens, o qual espero encontrar em todas as occasioens solemnes de honrar a Arma a que pertencemos, não esquecendo que hombreámos par a par, offerecendo o peito ao fogo inimigo sem receio de fazer o sacrificio da vida pelas instituiçoens que defendiamos, conservando fé e animo para as sustentar.

XXIV

A LANCHA DA FRAGATA *D. FERNANDO*

Lendo no *Diario Popular* n.º 895 de 26 de agosto, o caso do mergulho da lavadeira que ao embarcar para a lancha da fragata *D. Fernando* no dia 24 caíra ao mar, lembrei-me de referir scenas quasi iguaes que presenceei quando fazia serviço de esquadra, tanto ao render das divisoens estacionado no Tejo, como em vesperas de partida, ou já tendo o ferro a pique, e as gavias caçadas para sair de barra fóra, nas quaes sempre ha mais ou menos destes incidentes companheiros de quem segue a trabalhosa vida do mar; e não só me lembrei delles á leitura do artigo, se não antes disso, quando no domingo 23 em que fui no meu afreguezado *Formiga* a Cascaes, passei perto da lancha a qual, segundo as inveteradas costumeiras do meu tempo, levava para bordo da fragata gente capaz de encher hum barco da carreira de Cacilhas ou de Aldeia Gallega em dias de toirada nestas festivas povoaçoens.

Hé sabido que todas as praças de bordo a que chamão *taifeiros,* por serem empregadas na taifa em occasioens de combate, gente inutil para a manobra e que não ála hum braço, como criados dos officiaes, escreventes, barbeiros, padeiros, dispenseiros, calafatinhos e outras inutilidades que entulham as cobertas dos navios de guerra, andam sempre de bordo para a terra e d'esta para bordo, em serviço de seus amos ou dependencias proprias, na lancha ou escaleres respectivos;

mas sobretudo, ao pôr do sol ou de manhã quando partem ou recolhem as licenças da marinhagem. De ordinario escolhem estes importunos e passeantes a hora do render das divisoens, em que, além dos Officiaes de serviço e seus criados, vão as vitualhas necessarias ao passadio dos que tem de demorar-se alli, consistindo em hortaliças, fructas, sacos de pão, condeças com latas de chá, café e assucar, alcôfas com carne, bem como sacos de roupa, sendo aquelles mantimentos calculados em dobro pelo dispenseiro, não só para os arranchados e visitantes, que nunca faltam em dias claros e bonançosos, senão para a criadagem que recebe á bocca da escotilha as suas raçoens seccas, enchendo a barriga á custa dos amos, poupando os seus vencimentos diarios, acontecendo venderem ao dispenseiro a carne da sua ração que os officiaes pagam e elles ajudam a comer, mas abarrotando estas cousas juntas o escaler. Era isto o que acontecia no tempo em que eu andava embarcado, e o mesmo vi acontecer a bordo dos navios de guerra inglezes, hespanhoes e francezes que mais frequentava, apesar de haver sempre n'estes ultimos hum bote a que elles chamavam *canot aux choux*, e entre nós *escaler das compras*.

N'aquelle tempo o serviço era rendido de quarenta e oito em quarenta e oito horas, por meias guarniçoens, e se usava a bordo da fragata *Successo*, Commandante Alves em 1819, a bordo da *Perola*, Commandante Vasconcellos em 1820 e 1821, a bordo da nau *D. João VI*, Commandante Pegado em 1828 e 1829, etc.

Na primeira d'estas fragatas havia o Capitão de Mar e guerra Figanière que não entrava na escala do serviço, mas á excepção d'elle, todos os mais officiaes faziam divisão e quarto sem dispensa alguma, e eram: Capitão de fragata Malaterra, Capitães Tenentes Corrêa, Pessoa, Theotonio Braga, e Guedes; Primeiro Tenente Abreu, Guarda Marinha Mariz, oito voluntarios, dois Tenentes da Brigada, dois Cirurgioens, dois Capellaens, e dois Officiaes de Fazenda, que dão huma somma de vinte e duas pessoas, cuja metade perfazia o numero de onze passageiros, devendo acrescentar-se-lhes dois artifices e dois de

apito com seus impedidos que effectivamente estavam a bordo, porque a este respeito os Commandantes eram inexoraveis.

Ora aqui se vê que, por maior que fosse o escaler, mal comportava similhante carga, e era preciso fazer deitar nas cavernas alguns rapazes, para não estorvarem os remeiros, accommodando-se difficilmente os comestiveis no paneiro perto dos officiaes, e patos e gallinhas que no fim de tudo chegavam a bordo, encharcados, pisados, e meios mortos dos tombos e apertos que soffriam; e á volta do escaler, o grupo dos Officiaes rendidos não tinha melhor maré, porque os passageiros do costume, em vez de saltarem na lancha ou no *bote das compras,* esperavam para a ultima hora, em que á força de rogos obtinham saltar no escaler da divisão, em risco de o afundar, com tal numero de embrulhos e objectos diversos que ninguem imagina.

D'este modo e quasi com a borda debaixo de agua, vi eu, domingo 23 de agosto, a lancha da fragata *D. Fernando* a meio rio, benzendo-me de como ella atracou sem desastre, receiando que não escape de o soffrer, continuando as suas communicaçoens diarias tão pouco acauteladamente, pois se n'essa occasião houvesse mareta, ou ventasse Norte fresco, a sua perda era inevitavel, e só poderia acudir-lhe o vapor *Formiga.*

Mas d'este render da divisão passando ao dia da partida, he que o caso do ultimo escaler se tornava mais serio, e a balburdia, gritaria, e desordem a bordo d'elle, e a sua partida do cáes e atracação a bordo eram perigosissimas, dando que fazer ao Guarda Marinha ou Voluntario que o commandava. Por mais ordens que se dessem, nunca as compras dos rancheiros estavam concluidas ás horas marcadas pelo Commandante, e de mais a mais, lá saltava hum marinheiro para desertar, lá faltava huma duzia de patos ou gallinhas que a colareja tencionava encampar á ultima hora, atirando-se com ellas meio mortas para cima das cavernas, lá se retardava o criado do senhor immediato com o resto da sua matalotagem, lá se esperava ainda pelo commissario com o dinheiro para ajuste de contas, e o

escaler n'estas delongas a metter volumes de peso a pontos de mergulhar, sendo preciso afretar hum e outro bote por preço exorbitante, para alliviar o escaler tão sobrecarregado, e já tendo-se molhado as latas do chá, café, e assucar, não escapando do ordinario banho, o fato dos pobres Officiaes labuzado de lodo, ou cheio de agua do mar.

Larga emfim do cáes o escaler para bordo, e agora o verás, sem poderem remar os marinheiros, que não só deixam de ter espaço para a boga, senão para apoiarem os pés nas sarretas, ou vaus de caverna a caverna, cobertos de aves, de carneiros, e de tudo o que empacha a embarcação, com barda de tafeiros por cima do capello da roda. Assim vae o escaler, atravessado á corrente quasi sem governo, escapando por milagre de caír sobre alguma amarra. Ao chegar a bordo ainda o risco augmenta, porque os botes dos visitantes que se despedem, não se afastam do costado, e por mais que o official de quarto grite, não ha meio de os pôr fóra, tendo a carga do escaler de passar de huns para outros, em cuja mudança muita cousa vae ao mar sem indemnisação possivel, pois n'estas despedidas, sobem huns e outros pelos cunhos do estado, e tomam o portaló, confundindo-se de maneira, como vi a bordo do *Maia e Cardoso,* em 1824 que as mulheres cahiram ao mar e morreram afogadas, e como aconteceo ultimamente á saída da *Bartholomeu Dias* para Inglaterra, virando-se hum bote com o rancho dos officiaes, custando muito a salvar os catraeiros. Fóra do porto do armamento, ha mais disciplina e menos prisoens da tafeirada e da marinhagem que os torna menos refractarios ás ordens recebidas; porém aqui no Tejo, éram d'antes e mesmo hoje, os dias de render a divisão e os da partida, de grande trabalho, risco e compromettimento para os officiaes de marinha, que soffriam contrariedades, perdas e golpes de que ninguem na vida terrestre faz perfeita idéa.

Passando porém do terreno fixo para o elemento movel, e sempre instavel da agua salgada, como experimentei no domingo a que me refiro a bordo do rebocador e modesto *For-*

miga para Cascaes, segundo uso nas suas semanaes carreiras, direi que, nunca deixo de folgar baloiçado pelas ondas do alto mar; isto hé, passando os cachopos que negrejam á entrada do rio. Mar largo! Que horisonte, que amplidão, que idéa de grandeza sem limites?! Parece-me em taes occasioens que vou de róta batida, e quando regresso, que venho de estranhas terras acolher-me aos lares patrios!

Ora n'este dia 23, como vou contando, largou o *Formiga* ferro no meio da formosa esquadrilha dos cahiques da *Real Associação Naval* que foram regatar áquella bahia, e voltaram disputando velocidade com o vapor, que sempre lhe passou a prôa, depois de acalmar o norte que soprou algum tempo de modo, que apenas consentia nos cahiques o traquete a meio mastro.

Elles são bastante esbeltos, finos e andadores, tripulados por socios iguaes em aceio e destreza, correspondendo em tudo á finura dos seus barcos de recreio, parecendo que toda aquella esquadra em miniatura éra subordinada ao navio de alto bordo, o almirante *Formiga*, em torno do qual guinavam e faziam suas evoluçoens e manobras atrevidas. E postoque n'esta viagem do vapor não lhe aformoseassem a tolda, muitas damas tão interessantes como as srs. viscondèssa de Carvalho, e suas companheiras Santiago e ranchinho de enjoadas a quem s. ex.ª acudio com aromas, nem por isso deixou de haver a bordo d'elle outras senhoras de igual merecimento e attractivos, acompanhadas de guapos cavalheiros que tornáram a viagem muito divertida, e a convivencia em torno das mesas no *Hotel Lisbonense* das mais agradaveis.

Para maior distracção o passeio a Cintra, que tanto deleita pelos seus poeticos golpes de vista, e o giro por baixo dos arvoredos que até *Byron* solemnisou, fariam palpitar de gosto o peito menos sensivel ao trato ameno de huma sociedade escolhida, se a pureza do ar, a largueza do caminho e a immensidade do horisonte não bastassem para isso como então teve legar. Depois da refeição concluida, foram-se os navegantes do hospitaleiro *Formiga* dirigindo para a praia matizada de

elegantes grupos dos dois sexos onde os afanosos catraeiros trataram de os conduzir a bordo.

Suspendeo elle o seu ferro quando os sinos da torre municipal davam as seis horas para a partida, que se fez em dia claro, no meio da esquadrilha, e que a lua continuou a esclarecer com seus prateados raios, até pegarmos na boia fronteira ao caes do Sodré pelas oito horas e meia da noite.

XXV

SCIENCIAS E ARTES

FRAGATA *D. FERNANDO*

I

Este navio tem dado logar a varios escriptos accusando-o, os primeiros de antigo, de *corredor de madeira, mas de boa madeira*, de dôce de borda, etc.; os segundos defendendo a sua construcção, a sua beldade, o seu arreganho e perfeita apparencia militar, sendo-lhe adversos principalmente os insertos nos jornaes *Imprensa e Lei* e *Progresso*, e a favor os do *Arauto* e *Civilisação*. Os ataques e a defeza foram acalorados, concluindo o apologista da fragata por dirigir hum officio ao sr. Visconde de Sá, então Ministro da Marinha (que publicou em 13 de setembro de 1856, em o n.º 97 da *Civilisação)*, no qual lhe apresentava todas as accusaçoens contra ella, e demonstrava technicamente a improcedencia dos seus fundamentos. Este requerimento não foi combatido nos devidos termos e acha-se a pag. 384 do Tom. 2.º dos *Quadros Navaes*, com seus accessorios e incidentes. Hé pois ocioso repetir o apaixonado da fragata *D. Fernando* hoje o que então ponderou, para sustentar a sua marcialidade e a conveniencia de a ter armada e considerada como perfeito vaso de guerra.

No entretanto, como o chefe das construcçoens navaes do

Arsenal de Lisboa, o sr. Conde de Linhares, pela competencia que o seu cargo lhe dá, e os estudos a que se dedicou, ácerca das condiçoens especiaes da mesma fragata, escreveo na *Gazeta de Portugal* hum sensato artigo sobre o armamento d'ella, e do destino e serviço puramente militar que merece ter, aproveitará o mais devoto defensor das cousas patrias e da bellissima fragata *D. Fernando* a opportunidade de estender cordealmente a mão ao novo camarada que accode a enfileirar-se no grupo dos propugnadores das suas excellencias, acrescentando algumas linhas ao artigo que o zêlo d'aquelle cavalheiro pelo bom emprego e serviço apropriado d'este navio, lhe dictou.

Hé evidente que não ha hoje na marinha nacional portugueza vaso mais apropriado para *navio escola,* do que a fragata *D. Fernando.* Ella tem sufficiente capacidade para abranger toda a especie de mestria e de aprendizagem superior e inferior; escola de Officiaes, e de marinheiros, onde os tripulantes sem excepção, podem e devem ter commodos e desafogado espaço para as suas liçoens, liçoens e estudo de todo o genero, e principalmente para ganharem huns e outros o caracter militar, que só o rigor do serviço e a disciplina da guarnição de hum navio, longo tempo armado, imprimem e tornam distinctos os verdadeiros homens do mar. A optima coberta da fragata *D. Fernando,* mais alta seis pollegadas do que a da *Victorio Emanuele,* póde conter, sem estorvo, as mesas para o estudo dos aspirantes, alumiadas e arejadas pelas vigias d'ella, ás quaes raras vezes chega o mar; a magnifica bateria do seu convéz, póde igualmente funccionar aberta sempre, porque o barco fluctua admiravelmente, e nunca a onda o enxovalha, nem lhe galga acima da borda: hé hum navio que aguenta immenso, e por essa qualidade, serve para habituar os tripulantes aos golpes de vento, aos aguaceiros, aos accidentes mais inesperados e desastrosos da vida maritima, sem receio de naufragio ou avaria, podendo affoutamente avançar-se que, não ha outro de véla mais formoso, nem de melhores qualidades nauticas.

Ainda bem para a nossa marinha, que achou na pessoa do sr. conde de Linhares hum novo apologista da mal avaliada fragata *D. Fernando,* para instar pelo seu completo armamento, e serviço de navio de guerra. O proceder de s. ex.ª, pugnando para a conservar para navio escola, mostra bem que só levado de preconceitos injustos olhava a fragata desfavoravelmente, porém, depois que a estudou, e se habituou a passeiar pela sua coberta e convéz sem carecer curvar-se, que se habituou ao desafogo e beldade d'aquella tolda, áquelles espaçosos e arejados camarotes, áquella graciosa praça de armas, e a huma certa exaltação do espirito, contemplando aquelle agigantando e bem disposto arvoredo, mudou de opinião e reconheceo que hum similhante navio, era mais digno de conservar-se e apresentar-se como navio de guerra, do que a curveta dos Estados Unidos *S. Luiz* e as fragatas hespanholas *Esperança* e *Bilbáo,* entradas no Tejo, sendo esta ultima empregada como escola dos aspirantes. A verdade de tudo que avançámos em defeza da fragata *D. Fernando,* a convicção que a isso nos levou, e o desapêgo com que arrostámos os preconceitos dos nossos mais acreditados camaradas, moveram o animo do sr. Conde de Linhares a dar-se efficazmente ao estudo d'este alvo de discussoens, terminando por lhe ficar affeiçoado, e convencido de que as distancias entre nós e elle, eram apenas de opinioens artisticas, e nunca de pessoa a pessoa, pois nunca antypathisámos com a fidalguia, nem com a boa educação.

II

CARTA AO SR. CONDE DE LINHARES ÁCERCA DA FRAGATA *D. FERNANDO*

Meu camarada e sr. Conde de Linhares. — Tendo-se v. ex.ª mostrado satisfeito da maneira por que encarei o artigo que escreveo ácerca da fragata *D. Fernando,* e parecendo-me lhe seria grata, nova discussão relativa ao seu aproveitamento

para navio-escola, insistindo em que esteja completamente armada, e justificando hum tal serviço com exemplos recentes de potentissimas marinhas, provando por elles a improcedencia das rasoens d'aquelles que a rejeitam e deprimem por antiga, por curta, e impropria de figurar como navio de guerra n'esta epoca de invençoens maritimas: tomarei por thema da nossa empreza o facto que os jornaes assoalham, de estar surta em Cherburg, logo após a *Magenta* a fragata *la Forte*, e não só ella, senão o brigue *Aigle*, seu companheiro, e mais brigues, *Bisson*, *Ariel*, *Pluvier*, *Cuvier* e *Dauphein*.

Temos pois que a *Forte*, navio de véla do lote de 50 peças, figura ao pé do maior e mais novo typo de vaso couraçado que existe em França, devendo talvez suppor-se por isto que, apesar da mingua do arrebique de hum propulsor mechanico, alguma condição especial a recommenda, ou o seu proximo cahimento no mar, lhe dá direito a huma posição superior áquella que deve occupar na escala dos artefactos navaes a nossa malquista fragata *D. Fernando*.

Reflectindo sobre qual seria a causa que lhe dá tamanha importancia na concorrencia dos festejos de Cherburg, dei-me o investigar a vida d'esta fragata, cujo nome conhecia, e achei o seguinte:

O prototypo d'esta *Forte*, foi outra da mesma denominação, descripta por mr. Tupinier em 1822, nas suas *Observations sur les Dimensions des Vaisseaux et des Fregates dans la Marine Française*, cujas principaes dimensoens éram textualmente:

Longueur.....	$51^m,71$	Le volume du parallélipipede circonscrit à la carène = 3,909 mètres cubes
Larguer au maître couple.....	$13^m,06$	
Profundeur de carène (à 2 mètres de batterie).....	$5^m,76$	
Creux sur quille à ligne droit du ban, au milieu.....	$7^m,01$	

Vê-se portanto que esta fragata, sendo exactos os dados

que encontrei, não era navio maior que a *D. Fernando;* mas que o fosse, o caso que nos deve occupar hé a relação entre a sua bôca e quilha: isto hé, qual fica sendo o quociente de $51^{mc},97$ divididos por $13^{mc},06$? Feita a divisão, achamos proximamente 4, e portanto a mesma relação que existe nos termos correspondentes da *D. Fernando,* que tem 161 pés de comprimento, 41 de bôca e 21 de pontal.

Como lhe chama pois o sr. Visconde da Praia Grande navio curto? Sabemos que os navios com populsores mechanicos são mais compridos que os de véla, mas estes tem conservado geralmente as mesmas proporçoens, para poderem reger pano com vantagem.

Sem carecermos entrar technicamente nos systemas de construcção naval, cuja utilidade ou defeitos a pratica vae mostrando, repetindo-se as tentativas de novos typos, para o nosso caso basta saber-se que n'este mez de agosto de 1865, huma fragata de véla concorreo em Cherbourg com os melhores e mais aprimorados navios modernos inglezes e francezes, e serve de navio de ensino, bem como o brigue *l'Aigle* seu companheiro.

V. ex.ª sabe igualmente que a náo *Excellent* serve de *Navio Escola* na marinha ingleza, e que a outra *le Bordá,* faz o mesmo serviço na franceza, sem machinas de vapor, assim como que nas duas marinhas, ainda agora, estão empregados em commissoens importantes, vasos de véla, lembrando apenas para exemplo, que só náos *Flag Ship,* tem os inglezes as *Boscawen,* 70, *Calcutá,* 84, *Cumberland,* 70, *Ganges,* 84, *Impregnable,* 104, *Indus,* 78, *Royal William,* 120, *St. Vicent,* 102, *Victory,* 101, *Warterloo,* 120, e tambem muitas fragatas, entre ellas a *Fisgard,* do Commodore Hon. J. R. Drummon, C. B., etc.; e sabe igualmente quantas náos, fragatas e curvetas francezas andam navegando á véla nos mares da China, da India, no Pacifico, e outros mares do globo, pelo que refere o *Moniteur de la Flote* que v. ex.ª consulta amiudadas vezes.

Portanto não nos envergonharia a nossa *D. Fernando* en-

tre esses primores de arte que ostentaram em *Cherbourg* o poder e sciencia das duas naçoens rivaes; mas quando algum desar d'essa concorrencia nos viesse, que não vinha, poderia resultar algum de a empregarmos no ensino da nossa gente do mar de todas as classes? Se nos faltam os meios pecuniarios para apresentarmos esses custosos navios modernos, havemos por isso desprezar alguns antigos que ainda temos, e os melhores da sua epoca? Para que até inventar accusaçoens que nunca se lhe fizeram, como aquella repetida pelo sr. Visconde da Praia Grande, de que no Cabo da Boa Esperança os inglezes perguntaram se aquella fragata éra do tempo de Vasco da Gama? quando ella nunca foi ao Cabo, e a interrogação teve logar ácerca da guarnição da *Marianna*, do commando do tenente Rodrigues, que depois lhe mereceo tantos gabos? Parece impossivel que se faça tanta guerra ao armamento da fragata *D. Fernando*, e á sua perfeita conservação para *Navio Escola*, e bem fez v. ex.ª em tomar a peito inculca-la para este serviço, e esmerando-se no seu fabrico e arranjos internos que ella merece, a fim de que os seus detractores e antagonistas immudeçam ou apresentem argumentos que justifiquem o desprezo que ella lhes merece.

Se v. ex.ª estiver disposto a sustentar as suas opinioens já manifestadas na *Gazeta de Portugal*, como eu estou em defender as que tenho emittido, espero pela sua coadjuvação, para demonstrarmos a utilidade de termos este bello navio permanentemente armado em campanha de instrucção, servindo de escola para officiaes e marinheiros, na qual se dê a huns e outros toda a especie de instrucção pratica maritima.

De v. ex.ª camarada muito respeitador e obrigado. = *Joaquim Pedro Celestino Soares.* — Travessa do Pé de Ferro, 25 de agosto de 1865.

III

CARTA (SEGUNDA) AO SR. CONDE DE LINHARES ÁCERCA DA MESMA FRAGATA

Meu camarada: — Li com summo interesse e attenção a carta que v. ex.ª me fez a honra de dirigir, e publicar no n.º 833 da *Gazeta de Portugal,* de quinta feira 8 do corrente, a qual me foi bastante grata pela urbana e polida phrase com que v. ex.ª respondeo aos reparos que fiz ao seu artigo sobre a fragata *D. Fernando,* e aproveitando-me do apreciavel favor com que a esclarecida folha se tem prestado a admittir nas suas columnas, as consideraçoens que nos occorreram a tal respeito, continuarei a provocar o patriotismo de v. ex.ª e a sua sympathia pelas cousas do mar portuguezas, a fim de que haja quem as lembre, e desperte no animo dos que as esquecem, a idéa de devermos fazer todos os esforços, para engrandecer, e sustentar com esplendor a nossa força naval. Houve tempo em que me achei sósinho n'este empenho, e alem de só, combatido, e quasi que affrontado por gente da mesma arma, como v. ex.ª poderá verificar nas mil e seiscentas paginas dos tres volumes dos *Quadros Navaes* que escrevi e que foram mandados distribuir ao corpo da Armada pelo sr. ministro Mendes Leal. Ou fosse resultado da minha insistencia de vinte annos de brados incessantes, ou porque hum rei marinheiro dedicasse a sua attenção ás cousas maritimas nacionaes, começou esta arma a dar signaes de vida, porém tão pouco logica e systematicamente, que julgo não poderá conservar-se no estado anarchico e indefinido em que a vejo sem novo auxilio, e maiores esforços, alargando primeiro que tudo, o quadro da sua officialidade, que não satisfaz ás exigencias do serviço por diminuto em todas as classes, e addicionando ao seu apoucado material quantos navios possam fornecer-lhe os recursos do paiz, que lhe deve acudir, a custo de todos os sacrificios possiveis.

No entretanto, e com os poucos meios que elle possue, lembra v. ex.ª muito a proposito e scientemente, que algum impulso efficaz se lhe póde dar, applicando desde já, a grande quantidade de madeiras que se importaram de Inglaterra no valor de 120:000$000 réis, em novas construcçoens (a meu ver differentes, perdõe v. ex.ª, das ultimas executadas em Lisboa); assim como que, o seu pessoal deve adestrar-se, e entreter-se assidua e marcialmente em hum navio escola, indicando para esta aprendizagem a fragata *D. Fernando*, cuja capacidade e adequadas condiçoens, dão logar a instruir quatrocentas praças de marinhagem, com hum numeroso estado maior.

A este respeito, discorre v. ex.ª de tal modo, que ninguem de boa fé, e de coração portuguez, deixará de unir a sua voz, á voz de v. ex.ª, e até de *supplicar*, como v. ex.ª diz, que se empregue a dita fragata n'este utilissimo serviço. Mas hé que para apoiar a proposta de v. ex.ª e a minha temos exemplos estranhos recentes, que nos favorecem na iniciativa que v. ex.ª tomou, para instarmos, e *rogarmos* que se leve a effeito tão proveitosa medida.

Querem os propugnadores de innovaçoens, que desprezemos os nossos navios de véla para a guerra, riscando-os do quadro bellico, empregando apenas n'estas funcçoens, os de systema mixto, esquecendo que, além de serem taes vasos carissimos, e o seu custeio immensamente dispendioso, não podemos reformar de hum jacto a nossa Armada, e que os inglezes e francezes, conservam em actividade marcial, navios de véla do mesmo porte, e da mesma ou maior idade da *D. Fernando*. V. ex.ª lembra com rasão e louvavel patriotismo, que esta fragata *hé navio de navegar barato, com segurança e capacidade para alojar convenientemente, instruir e disciplinar quatrocentas praças.*

Sentença que não póde impugnar-se, e alvitre que deva rejeitar-se, para utilidade do paiz, quer proporcionando meios de instrucção á nossa gente do mar, quer fazendo representar o mesmo paiz em afastadas ou proximas praias amigas ou

suspeitas, onde appareça a bandeira nacional, como prova do estudo e applicação dos nossos guerreiros, e protegendo os compatricios e interesses portuguezes, fluctuando no penol da mezena de hum navio de força e dos melhores que podiam ver-se, ainda não ha vinte annos, em toda a parte do mundo.

Eu já tive occasião de recordar a v. ex.ª que os inglezes, arvorando o seu *jack* em quinhentos e setenta e seis navios de todos os typos, só náos de bandeira *(Flag Schip)*, tinham actualmente onze sem propulsores mechanicos, e muitas fragatas, curvetas e brigues de véla sem os condemnarem á inercia, ou dando-lhes apenas o serviço de transportes. Os francezes, quasi com iguaes forças não condemnam a mesma especie de navios, como v. ex.ª sabe pelos periodicos da dita nação onde se mencionam os movimentos dos portos. No *Moniteur* n.º 40, de julho proximo, encontram-se nomes de navios de véla em commissoens importantes, quaes por exemplo: *Le* Bisson, *portant le guidon du capitaine de vaisseau, de Montagnac commandant la division du littoral nord de la France. Le* Couvier, *Le* Chandernagor, *Le* Daim, *Le* Messager, *corvette* Duchayla, *Le* Coligni, *rentré le* 15, *est reparti le* 17 *pour aller continuer ses experiences de signaux à la lumiere electrique. Le* Chamois, *portant le guidon du commandant de Selva, est arrivé le* 17 *de Belle Isle, Le* Colbert, *L'*Eurydice, *Le* Lutin, *La* Menagere, *Le* Regent, *Le* Surcouf, *Le* Loiret.

La corvette-ecole norwegiène Nornen, *qui était arrivée sur rade le* 23 *juin en est reparti le* 28 *pour se rendre à Plymouth et visiter ensuit les ports de Brest, du Ferrol, de Lisbonne et de Cadix. Moniteur n.º* 41: *La corvette à voiles la* Galathée, *à rentrée dans le port, afin d'être disposée et preparée pour recevoir les élèves du* Borda, *pendant les vacances, en remplacement du* Chasseur, *qui ne peut prendre la mer, et qui subi en ce moment une forte reparation, dans le port. La* Galathée, *doit faire son voyage avec les élèves, e recevra à cet effet les vivres et les approvisionnements necéssaires pour trois mois. Elle sera acompagnée du* Bougainville, *etc.*

La frégate La Semiramis. *commandée par Mr. le capi-*

taine de vaisseau Du Quilio, à mouillé le 31 *mai à Simon's Bay venant des mers de Chine, et en dernier lieu de la Réunion. Bien que la traversée ait été assez heureuse, on a du changer, le* 22 *mai, par une mer houleuse, le grand mât de une craqué au dessous des epaulettes. Le* 27, *la frégate a essuyé une bourasque de SO. tres violente, a* 60 *lieus dans l'Est d'Alagoa. La mer était très forte et sur tout très dure; neamoins, la* Semiramis, *à parfaitement supporté cette nouvelle épreuve sans faire aucune avarie».*

Aqui tem v. ex.ª fragatas, curvetas, e brigues de véla, navegando militarmente com bandeiras das maiores nações maritimas, e em Portugal, quer-se reduzir a transporte, e negam á fragata *D. Fernando* a sua rigorosa apparencia militar, por hum capricho inqualificavel, que v. ex.ª fulminou com os mais judiciosos argumentos.

Receiando tornar-me prolixo e fastidioso para quem for menos apaixonado do breu de bordo, passarei a outro ponto que v. ex.ª promette tratar na seguinte carta, e sobre o qual devo dar-lhe já explicaçoens, para provar a v. ex.ª que, a minha divergencia de opinioens relativas aos typos dos navios que ultimamente foram lançados ao mar, nada tem de hostil á pessoa de v. ex.ª, porque declaro sem lisonja, que reconheço a v. ex.ª dotado de nobres sentimentos e possuindo apreciaveis qualidades, para lhe fazer sem rasão acintosa guerra. A minha discordancia, hé devida ao estudo que tenho feito dos planos de Chapman, de D. Jorge Joan, e outros mais modernos, concluindo sempre, que ha melhores typos a seguir, confirmando-me no mesmo juizo, por aquelle do maior e mais moderno navio couraçado da Gran-Bretanha, o qual tem fórmas comparaveis ás dos navios de véla, que hé a fragata *Lord Warden,* lançada ao mar no dia 27 de maio proximo.

Chamo a attenção de v. ex.ª sobre o artigo do *Times* de 29 do mesmo maio, para justificar a preferencia que dou ás fórmas cheias, e navios de maior bôca, mesmo não sendo de véla, antipathisando sempre com as fórmas alongadas, esguias, sem amura nem capacidade, nem escora, nem resistencia para

o menor aguaceiro, toleradas quando muito em arvoredos de arte latina.

Diz o *Times*: «O *Lord Warden* hé hum navio de casco de madeira, as suas proporçoens são as seguintes:

	PÉS	POLLEGADAS	TONELADAS
Comprimento entre as perpendiculares..	280	–	–
» da quilha para a tonelagem.....	233	11	–
Largura extrema.....	58	9	–
» para a tonelagem.....	57	2	–
» *moulded*.....	56	4	–
Pontal.....	20	9	–
Distancia entre as portas.....	13	–	–
Tonelagem (medida ingleza).....	4:067	26	94
Deslocamento.....	6:675	–	–

«Hum dos caracteres mais sensiveis da construcção do *Lord-«Warden*, hé a fórma chata e larga do seu fundo admiravel-«mente calculada para supportar a pesada couraça que deve «revestir as suas amuradas, e impedir o navio de rolar. Em «consequencia d'esta importante mudança nas secções verti-«caes do *Lord-Warden*, que podem descrever-se como sendo «construidas em fórma de U, está perfeitamente claro que, «por hum mar grosso, o navio encontrará huma grande resis-«tencia da parte da agua, emquanto que os navios com as «secções em fórma de V, fenderão as aguas como hum ma-«chado.

«A prôa do navio avança debaixo d'agua a fim de poder uti-«lisar-se como arriete; ella tem alem d'isso a vantagem de «consolidar a parte davante acima da fluctuação, sobre a qual «está collocada huma bateria que é huma novidade no *Lord-«Warden*. Esta parte do navio será completamente revestida, «de sorte que terá d'este modo, debaixo de couraça, quatro «peças Amstrong de 110; atirando direito para avante.

«As chapas da couraça são as mais grossas que se hajam «applicado até hoje a hum navio de madeira de grande nave-

«gação. Descem a huma grande profundidade abaixo d'agua, e «em torno d'avante conservam a sua maior grossura; os ba«tentes das portas, em parte alguma não tem menos de 8 pés «e 6 pollegadas acima da linha de fluctuação. A velocidade que «esperam dar-lhe, hé de 14 milhas, as machinas são da força de «1:000 cavallos. A grossura total das amuradas do *Lord-War«den* hé pois á fluctuação de 37 pollegadas (0^m,94), etc.»

Que opporão os adversarios da fragata *D. Fernando,* ora *corredor de madeira*, ora *curta*, já *antiga*, já *transporte,* e só *bom transporte com uma machina auxiliar*, ás suas relaçoens entre quilha, bôca e pontal, comparadas a estas da novissima *Lord Warden?* Onde estão, ou para onde fugiram os typos alongados, de bôca igual a hum quinto ou sexto da quilha?! A *Lord Warden*, construida em dezesete mezes, e lançada ao mar ha tres, tem a bôca igual a hum quarto do seu comprimento total, que hé mais de hum quarto da quilha, e contam os mestres que hum tal navio ha de deitar 14 milhas por hora.

Como hé que a sciencia não foi consultada, ou se deixou vencer, para vingar esta dispendiosa e antiquada construcção, e arrevesada fórma de navio a vapor, determinando que se diminuisse a bôca para o barco romper mais facilmente o fluido?! Pois até hoje consideravam-se vantajosas á marcha a pouca bôca e a fórma alongada e fina, e dão á *Lord-Warden* linhas apropriadas á navegação de véla do systema antigo na arte redonda?!

Eis-aqui, sr. conde (e não hé só para v. ex.ª que o digo), a rasão de me inclinar aos typos que vejo de novo adoptados, e combater esses que v. ex.ª escolheo e segue, os quaes põem a todo o instante em sobresalto o mais dextro manobrista que estiver ao catavento; e postoque v. ex.ª derive das fórmas alongadas a sua affeição aos navios esguios por julgar que d'ahi lhes provém superior andamento, sacrificando por esta unica vantagem de hum bom pé, a segurança e commodo dos navegantes, a capacidade para a manobra e combate, para mantimentos, ventilação e mais condições hygienicas incompativeis com a magreza de hum navio estreito; não póde provar-

me que, huma tal fórma de navios dê sempre essa marcha extraordinaria e superior aos barcos de grande bôca, poisque os homens mais competentes do Reino Unido, depois de tantos ensaios, de tantas experiencias e estudo, perderam a fé n'essas gabadas proporçoens dos *clipers*, dos navios compridos e de morosa rotação, contando obter dos navios largos e fórmas cheias, vantagens de marcha iguaes, quer navegando á vêla, quer a vapor, como esperam obter da novissima fragata *Lord-Warden*.

Sinto, sr. Conde, não poder amoldar-me ás opinioens de v. ex.ª n'esta questão dos typos dos navios, que tem sido velha entre mim e varios camaradas; porém julgo ter-lhe demonstrado a procedencia das idéas que nutro, e que nada tem com o objecto principal d'esta carta, nem com os desejos de v. ex.ª e os meus, de vermos a fragata *D. Fernando* aproveitada em navio escola, ou mesmo servindo de chefe de estação *(Flag Schip)* nos portos do Brazil, ou nos mares orientaes, onde ella poderá ostentar garbosamente as prerogativas e direitos da bandeira portugueza.

Extensa vai esta carta, para huma folha politica a inserir nas suas columnas, e de pouco interesse para quem não for de marinha, e não tiver paixão pelo mar; mas v. ex.ª que vive das suas emanaçoens salitrosas e lhe consagra as suas vigilias e affectos como eu, ajudar-me-ha a buscar-lhe adherentes, fallando sempre dos serviços e prestimo d'ella, dos seus homens distinctos, do risco e afoiteza de quem anda sobre as ondas, fazendo sobresaír o merito de quem longe da patria emprega quantas forças lhe suggere a lembrança da terra natal para a nobilitar, com todo o animo, coração e valia de que hé susceptivel.

Felicito-me, sr. Conde, de encontrar em v. ex.ª hum camarada que, não obstante certos antagonismos architectonicos navaes, despreza esta divergencia puramente theorica, para juntar os seus brados aos meus, a sua influencia aos meus rogos, o seu nome, posição eminente e auctoridade official á minha fraca iniciativa, para se dar á marinha de guerra maior

consideração e vantagens, demonstrando como principios d'ellas, a conveniencia de haver hum navio de força constantemente armado para instrucção da sua officialidade e marinhagem, vai por trinta annos servindo em navios movidos por vapor.

Talvez o publico ache impertinente quanto me acudio aos bicos da penna, por conter sómente especialidades nauticas, e nauseabundas, como hé hum passeio desde o Terreiro do Paço ao Barreiro debaixo de nortada ou garrôa do Sud Oeste, a quem está pouco affeito ao movimento ondulatorio da agua salgada; mas v. ex.ª não deixará de aproveitar este desafio, para deleitar o mesmo publico, repetindo-lhe e apontando-lhe o partido que se póde tirar desses pedaços alcatroados que representam a nossa força material maritima, supprindo com a sua linguagem cortezan, a grosseria e rudeza, que me levam a tratar de chofre questoens tão complexas como estas, e todas que abrange a arma da marinha.

E comtudo, eu devo saber o que avanço a tal respeito, como v. ex.ª tambem sabe. V. ex.ª hé o chefe das construcçoens navaes do arsenal da marinha de Lisboa, e eu sou o director do primeiro estabelecimento de instrucção maritima do paiz, devendo pelas nossas posiçoens legaes, ser considerados competentissimos para hum tal debate; mas quem nos afiança que elle interessará os alheios á profissão, ignorando elles que, de adoptar-se o systema seguido por v. ex.ª ou o outro proposto por mim, póde resultar perda, ou proveito de muitos centos de contos de réis, alem do melhor desempenho do serviço naval.

V. ex.ª, pela sua posição, pelo seu caracter e nome de familia, deve em boa fé e conscienciosamente defender as suas obras, e o desempenho do seu transcendente serviço com exemplos ou preceitos aconselhados por mestres respeitaveis, e praticas seguidas nos paizes modelos de civilisação; eu devo sujeitar-me a esses preceitos, e achar boas as rasoens e obras de v. ex.ª, ou combate-las, e contestar o seu systema, com auctoridades mais notaveis, e praticas mais modernas, ou se-

guidas com mais proveito, e hé o que faço; e d'aqui vem, tornarmo-nos pesados a quem não estiver nas mesmas circumstancias. Diz v. ex.ª que eu votei na commissão consultiva contra o risco da fragata *D. Pedro V;* mas, pelo que acabei de exemplificar a v. ex.ª ácerca da fragata *Lord-Warden,* concluirá v. ex.ª que, sendo aquelle risco em fórma de V (que sempre reprovei) não podia, nem hoje posso approvar tal construcção; mas de a ter rejeitado com fundamentos scientificos, publica e francamente na presença do ministro, vai muito a intrigar e conjugar o verbo *empecer,* que v. ex.ª chistosamente menciona, e mal se compadece com os habitos e lisura de caracter *da gente do nosso officio,* como v. ex.ª avança e declarou na carta, á qual muito cordealmente respondo.

Em summa, a fragata *D. Fernando* deu causa a que v. ex.ª e eu nos apresentassemos na praça, fallando novamente em marinha, quando a indole de v. ex.ª, e a provecta idade que sobre mim pesa, nos aconselhavam a discreta reserva; mas toda a humanidade, dizem ser *circumstancia,* e esta determinou os actos da nossa vida na presente conjunctura. Nem v. ex.ª, nem eu, tencionavamos dar-nos em espectaculo, e assim mesmo com tão modesto proposito, aqui apparecemos no palco, pleiteando sobre fórmas de navios, inculcando, ou rebaixando bellezas nauticas, concluindo e sendo unanimes em conceder á fragata *D. Fernando,* quantas condiçoens e excellencias maritimas podiam encontrar-se n'uma fragata de segunda classe, desde os annos de 1830 a 1850.

Ainda bem, sr. Conde de Linhares, que, o patriotismo de v. ex.ª e o meu tiveram hum ponto de contacto, para, debaixo da sua influencia, nos reunirmos e juntarmos os nossos meios de acção, cada qual mais independente e desinteressado para obtermos do nosso camarada e novo ministro da marinha que, o melhor e mais bonito navio da esquadra nacional, seja effectivamente empregado, em disciplinar, instruir e habituar ás eventualidades e accidentes da agua salgada, o pessoal da nossa marinha, bem como que elle vá representar com hum lustroso estado maior e escolhida marinhagem, nas mais re-

motas praias do mundo, a dedicação, e nobre proceder da gente portugueza.

De v. ex.ª muito devedor e agradecido camarada = *Joaquim Pedro Celestino Soares.* — Travessa do Pé de Ferro, 14 de setembro de 1865.

IV

REFLEXOENS SOBRE A MARINHA DINAMARQUEZA COMPARADA COM A NOSSA MARINHA

Do *Moniteur de la Flotte* de 25 de Janeiro, extrahimos o que diz respeito á marinha dinamarqueza, e hé a seguinte:

Marinha dinamarqueza. A superficie total da Dinamarca e das suas colonias hé proximadamente de 150:000 kilometros quadrados, e a população de 3.000:000 de habitantes.

Copenhague, capital da monarquia, hé tambem o porto militar do reino. Hé em *Nyholm* que se acham reunidos os navios de guerra do Estado a nado, e nos estaleiros; o *Frederichsholm* contém as forjas da marinha, o *Christianshelm* os armazens de apparelho; o *Ankeræ* os depositos e sala d'armas; o *Gammelholm*, os escriptorios do ministro da marinha e do almirantado, muitas officinas e armazens, e camara contendo os modelos de todos os navios da marinha dinamarqueza desde o tempo de Christiano IV. No arrabalde de Christianshawn se acham as dockas da marinha, comprehendendo hum dique de 100 metros de comprido, que huma maquina de esgotamento, permitte de pôr em secco dentro de vinte e quatro horas; o armazem de mantimentos e as officinas de artilharia de marinha.

Pelos ultimos documentos que alcançámos, se vê que as forças navaes da Dinamarca, comprehendem 40 navios de linha, dos quaes 20 são de véla, e 20 a vapor, e 70 navios de flotilha.

Estas forças são divididas da seguinte maneira:

NAVIOS DE VÉLA

	Peças
4 Náos de linha (2 de 84 e 2 de 72). juntamente.....	312
6 Fragatas, 1 de 60, 5 de 44 a 48 (peças de 30) juntamente.....	406
4 Curvetas de 28, 20, 14 e 12 peças.....	64
3 Brigues de 16 e 12 peças (peças de 18).....	44
2 Escunas de huma peça cada huma.....	2
1 Cutter com 6 falconetes.....	6
	834

NAVIOS A VAPOR

	Peças
(12 a nado, 8 em construcção).	
1 Náo a hélice de 70 (peças de 30) em construcção....	70
2 Fragatas a hélice de 42 cada huma (4 peças de 60, o resto peças de 30).....	84
2 Fragatas a hélice em construcção, huma de 52 e huma de 42 (peças de 30).....	94
2 Curvetas a hélice de 12 e 10 peças de 30.....	22
1 Curveta em construcção de 16 (6 peças de 24, o resto peças de 30).....	16
2 Canhoneiras a hélice de 2 peças.....	4
4 Canhoneiras em construcção de 2 peças	8
5 Avisos de rodas, com 4 peças de 60, 6 peças de 30, 6 peças de 24 e 8 de 18.....	24
1 Hiate real de rodas de 12 peças de 3 para uso de S. M. dinamarqueza.....	12
	334

Flotilha de remos: 70 chalupas canhoneiras, das quaes 25 a huma peça de calibre 60 e 24, de calibre 30 com 2 peças de 24 e 15 guigas canhoneiras dando juntamente.....	140
Total geral da artilheria dinamarqueza....	1:308

Independentemente dos navios acima ditos, a marinha dinamarqueza comprehende 9 transportes a vapor, dos quaes estão 4 em construcção, que devem ficar acabados no corrente anno.

Segundo o ultimo estado geral da marinha, o pessoal comprehende 1 vice-almirante, inspector das querenas, 2 contra-almirantes, 1 contra-almirante em seguida, o chanceller, 28 capitaens de mar e guerra, 3 capitaens directores dos estaleiros, 23 capitaens tenentes (tenentes de náo), e 80 tenentes.

Além dos officiaes, e com os empregados da contadoria e de justiça, o pessoal da marinha se reparte em duas divisoens formadas de hum corpo de artilharia (265 homens), de hum corpo de marinheiros (173 homens), de hum corpo de calafates (350 homens), de 1:100 operarios proximamente, e de hum corpo de inspecção e de justiça, 25 homens, por todos 2:000 homens, pouco mais ou menos.

O ministerio da marinha, á frente do qual se acha o sr. contra-almirante Bille, com o capitão tenente S. Lind por ajudante de campo.

Comprehende 4 grandes divisoens:

1.ª Secretaria e departamento dos commandos e ordens, debaixo da direcção immediata do ministro; chefe, o sr. conselheiro de justiça N. R. Petersen.

2.ª Departamento do almirantado. Director, o capitão M. R. Bœcher.

3.ª Departamento do commissariado. Director: commissario geral das guerras, Niels Wiborg.

4.ª Departamento da revisão. Director: o conselheiro de justiça, N. R. Peterson, adjunto.

O conselheiro de conferencia Kœfœd, hé auditor geral, e o conselheiro d'estado P. Salicath hé procurador da marinha.

El-Rei, que hé almirante da frota, e commanda em chefe os exercitos de terra e de mar, tem ao pé de si dois ajudantes generaes representantes das duas forças do Estado; o capitão de mar e guerra Ch. Irminger, chanceller, hé ajudante de campo general pela marinha.

A Dinamarca entretem 4 estaçoens navaes:

1.ª Estação das Indias occidentaes, destinada a proteger as ilhas de S. Thomaz, Santa Cruz e S. João, colonias actual-

mente collocadas debaixo da direcção superior do conselheiro de justiça Birsch, encarregado de negocios.

2.ª Estação das costas da Groelandia, colonia administrada por dois inspectores, srs. Christiano Soeren, Marcos Olvik e o dr. H. Rink, entre os quaes se distribuem o Norte e o Meio Dia das costas.

3.ª Estação da Islandia e das ilhas Foeroe, das quaes o sr. conde J. de Trampe, presidente da assembléa deliberante particular (althing) hé presidente da côrte suprema e grande balio, e o sr. C. E. Daulerup, presidente do Langthing, hé balio.

4.ª Estação de Tranquebar e Nicobar, colonias administradas pelo dr. N. . . .

O boletim do *Moniteur* desta manhan, nos ensina que o ministro da marinha de Copenhague, vem de ordenar o armamento de huma esquadrilha a vapor composta de 22 embarcaçoens, das quaes 4 canhoneiras e 12 bombardeiras, e que hum recrutamento de 800 marinheiros foi igualmente decretado.

Independentemente da sua frota, a Dinamarca possue hum exercito que em tempo da guerra póde elevar-se a 60:000 homens.

PERRON.

OBSERVAÇOENS

O portuguez, especialmente militar da marinha, não podia nem poderá ler esta noticia do *Moniteur de la Flotte* sem amargos reparos. Que huma nação, comprehendendo as suas colonias do velho e novo mundo, que não abrange mais de 150:000 kilometros quadrados, e com huma população apenas de 3.000:000 de habitantes apresente 40 grandes navios de guerra, incluindo 20 a vapor, e huma esquadrilha de mais de 70 navios, entre os quaes se contam 20 da mesma especie, entretendo 4 estaçoens maritimas; e que Portugal, cujas colonias, só a de Moçambique, são immensamente maiores do que todas aquellas que se enumeram juntas com a metropole, e cuja população com a destas mesmas orça por mais de

4.000:000 de habitantes, não possua nem a quinta, a sexta, a decima parte desta força, hé facto tão lamentavel para quem présa a honra e a gloria desta terra que, sem entrar em nenhuma analyse, o que lhe cumpre fazer, hé cruzar os braços curvar a cabeça aos decretos da Providencia, que permittio reduzir o brioso povo portuguez a esta desgraçada e inexplicavel situação!

Hé facto que não admitte commentarios, para não nos cobrir de maior vergonha, e hé a prova mais cabal de que a arma da marinha neste paiz nem se avalia, nem se deseja, nem se ha de regenerar emquanto a olharem do modo por que a olham. Sem allegar outras rasoens de desfavor, que podem mal acobertar-se com a falta de recursos, basta comparar a maneira como ella aqui hé tratada e na Dinamarca. Acolá o ministro da marinha hé militar da arma, aqui hé e tem sido sempre paizano, padre, medico, negociante ou official do exercito! Acolá o monarcha tem ás suas ordens dois ajudantes generaes, hum de Marinha outro do Exercito, *representantes das duas forças do Estado* de terra e mar; aqui ha huma duzia de officiaes de todas as armas do Exercito ás ordens de El-Rei, sem apparecer perto de Sua Magestade hum só uniforme de Marinha! Estão as cadeiras da camara dos pares cheias de funccionarios de todas as classes, avultando entre elles muitos militares do Exercito, e nem ao menos surge dentre tantas cathegorias e fardas bordadas huma de botão de ancora!

Que representa pois a Marinha neste paiz? Que esperam que ella faça, quaes são as aspiraçoens que a podem excitar a grandes feitos?! Nem honras, nem proveito, nem ao menos navios em que possa levar ao cabo do mundo a bandeira da sua nação! Que descrédito hé este de huma Arma scientifica, ou que especie de reprovação e isolamento hé este em que a pozeram? Commetteo crimes? castiguem os criminosos. Não satisfaz aos fins da sua instituição? reformem-na convenientemente. Os seus officiaes tem deixado de cumprir o seu dever em qualquer parte ou sentido? publiquem as suas faltas, e

appliquem-lhe o rigor das leis. Mas assim, mas hum abandono, hum despreso, huma nullidade injustificavel, não se podem tolerar sem gemer, nem deixar de pedir aos poderes publicos a consideração a que ella tem direito.

V

REFLEXOENS FEITAS ACERCA DA MARINHA DA PRUSSIA E DA NOSSA MARINHA INCLUINDO HUM FACTO ATROZ PRATICADO POR DUAS FRAGATAS INGLEZAS

A marinha prussiana dissolvida no reinado de Frederico I, de novo foi formada em 1848, e depois augmentada todos os annos.

O almirantado, auctoridade central da marinha, tem a sua séde em Berlim; o presidente do conselho de ministros, principe de Hohenzollern Singmaringen, hé o chefe.

O commando superior da marinha hé exercido por S. A. R. o principe Adalberto da Prussia, almirante da frota, bem conhecido dos Europeos pelos incidentes da sua viagem sobre a costa Riffana.

O capitão da curveta *Bothwell* preenche actualmente ao pé d'elle as funcçoens de chefe d'estado maior.

Á frente da administração está o vice-almirante Chrœder.

A organisação central comprehende tres secçoens: negocios technicos, pessoal e administração. Hum engenheiro, hum official de náo e hum administrador dirigem cada huma d'ellas.

A Prussia que não tem colonias, não entretem nenhuma estação longiqua. De tempos a tempos, sómente expede navios encarregados de mostrar a sua bandeira em paizes distantes. A fragata *Gefion* foi mandada o anno passado ao Mexico por este motivo, e hé pela mesma rasão, que a *Thetis* se acha actualmente nas aguas do Japão.

As duas estaçoens maritimas da Prussia são: Dantzig para

o Baltico, e o golpho da Jahde para o mar do Norte. Hum terceiro porto que póde considerar-se como porto de refugio, existe ainda na ilha de Danholm perto de Stralsund.

Dantzig está situada sobre a margem direita do Vistula, a 8 kilometros do Baltico. Ella hé atravessada pelo rio Motlan, engrossado pelo Badanne. As suas fortificaçoens compõem-se de hum recinto principal cercado de fossos inundados, de muitos fortes e cidadellas. O seu observatorio e a sua escola de navegação, são justamente afamados em todo o reino. Independentemente d'isto hé importante, porque alem da sua qualidade de porto militar e de ser aqui onde estão os estaleiros da armada, hé o terceiro porto de commercio da Prussia, e seria o primeiro do Baltico sem o systema prohibitivo da Russia.

O golpho da Jahde, formado em 1218 pelo mar do Norte, e banhando o grãn-ducado d'Oldemburgo, tem 253 kilometros quadrados de superficie. Elle tem durante o refluxo, de 7 a 19 metros de fundo, e com a maré cheia, de 11 a 23 metros. Offerece hum ancoradoiro seguro aos navios, e raras vezes hé atacado dos gelos, apresentando sete passos de 1.000 a 3.000 metros de largura.

Napoleão I, tocado das vantagens d'este golpho, concebeo o projecto de ahi estabelecer hum porto militar, mas foi impedido pelas guerras de 1812 a 1815. Em 1850 a Prussia tornou a adoptar este projecto e comprou ao grãn-ducado d'Oldemburgo huma certa parte do territorrio banhado pelo golpho para d'elle fazer o principal estabelecimento da sua armada. Os trabalhos começaram em 1851. Hum caminho de ferro atravéz do grãn-ducado d'Oldemburgo, ligará este porto com a fortaleza de Wesel.

Danholin hé o porto de Stralsund, e esta cidade hé a que contém todas as provisoens destinadas ao armamento dos navios que ahi se constróem.

Hé em Stralsund que existe a escola dos cadetes de marinha, destinados a alimentar o corpo dos officiaes de náo. Estabeleceram alem d'isto huma outra escola de môços e huma escola de navegação.

Em 1860, a frota distribuia-se da seguinte maneira:

		Peças
2	Corvetas a hélice cobertas, montando cada huma 28 peças, juntamente	56
4	Canhoneiras de 1.ª classe, com 3 peças cada huma	12
15	Canhoneiras de 2.ª classe, com 2 peças cada huma	30
1	Curveta de rodas	9
1	Aviso de rodas	2
1	Hyate	11
1	Rebocador	11
29	Vapores, montando	121

NAVIOS DE VÉLA

		Peças
2	Fragatas de 48 e 38 peças	86
1	Curveta	12
1	Brigue	8
1	Escuna	1
2	Navios de transporte de 12 e de 6 peças	18
2	Pequenos navios	18
9	Navios, montando	125

ESQUADRILHA DE REMOS

		Peças
36	Chalupas canhoneiras	72
8	Guigas	6
42	Navios de flotilha, montando	78

Total 77 embarcaçoens com 324 peças.

Em construcção em Dantzig e Danholin 2 curvetas a hélice cobertas de 28 peças e 1 vapor para reboques.

O pessoal da marinha em pé de paz comprehende:

1 almirante, 1 vice-almirante, 4 capitaens de mar e guerra, 6 capitaens de curveta, 46 tenentes de náo de 1.ª e 2.ª classe, 15 segundos tenentes (4 officiaes em seguida), 40 cadetes de marinha, 36 officiaes de 1.ª e de 2.ª classe, 1.548 officiaes inferiores, marinheiros e da divisão das equipagens da frota, dos estaleiros e guardiaens de náo.

As tropas de marinha comprehendem:

1 major commandante, 4 companhias de infanteria com 5 capitaens, 16 tenentes de 1.ª e de 2.ª classe, 594 officiaes inferiores e soldados, 2 companhias de artilharia com 2 capitaens, 6 tenentes de 1.ª e de 2.ª classe, 269 officiaes inferiores e soldados.

Ha ainda alem d'esta força, o corpo de reserva da marinha e das defezas maritimas, que comprehende:

1 major, 5 officiaes inferiores e soldados, e a guarda do estado maior da marinha com 18 mestres e sargentos.

O orçamento da marinha hé de 600:000 thalers, que fazem proximamente 2.300:000 francos.

REFLEXOENS

Como acabamos de ver neste artigo do *Moniteur*, e sabe toda a gente que tem os mais ligeiros conhecimentos de geographia, a Prussia não hé senhora de hum palmo de terra no ultramar, e apenas a quinta parte do seu perimetro hé banhada pelas aguas do Baltico, innavegaveis dois a tres mezes no anno por causa dos gelos. Não hé pois nação maritima, e tanto o seu governo assim a considerou que, desde o reinado de Frederico I deixou de ter vasos de guerra, e o seu correspondente pessoal militar.

Não obstante esta consideração, vai por treze annos, a Prussia julgou indispensavel á sua dignidade de potencia europêa reconstruir a marinha, e tanto empenho tem posto nesta medida que, dentro do dito tempo, apresentou setenta e sete vasos, armados com trezentas e vinte e quatro peças, e organisou hum pessoal de duas mil seiscentas e dezesete praças, em que entra hum almirante. A Prussia, que não tem colonias, mas que reconhece quanto lhe convem ser apreciada dos povos mais distantes, expede navios para longiquas regioens, a fim de com elles mostrar a possibilidade de proteger o seu commercio e os cidadãos daquelle paiz: e lá andam nas aguas do Japão e nas costas da America, lá foram ás costas dos Riffes, hostentar a sua nacionalidade, e desenrolar as suas flamu-

las e bandeiras, ao som do bellicoso estampido dos canhoens dos seus navios.

Portugal tem colonias, e o territorio que ellas abrangem hé quinze ou vinte vezes maior do que a Prussia, a sua bandeira tremulou em toda a parte do mundo, audaz e bizarramente, carece conservar o credito que obteve a custo de brilhantes rasgos de valor, deixará mesmo de ser independente se perder huma parte dellas, e não sustenta huma marinha que lhe garanta a posse deste penhor da sua nacionalidade!

Incomprehensivel desleixo, inexplicavel cegueira, fatalidade horrivel, que ninguem parece ver, mas que hé tão visivel, e que não póde deixar de ser sentida por quem pensar hum pouco, sobre o que foi o povo portuguez, o que elle hé, e o que virá a ser, continuando a indifferença com que se olha para a marinha de guerra. Houve huma época em que devassámos todos os mares, e nelles tinhamos a primazia a todos os respeitos, e tanto isto não hé fabula nem parto de imaginação escaldada pelo fogo do amor patrio que, os soberanos deste paiz, se arrogaram o titulo que ninguem lhe disputou, e hoje por honra do que foram inda conservam, de *Senhores da Conquista, Navegação, e Commercio da Ethiopia, Arabia, Persia e da India.* Este titulo não se tomava, nem se chegou a proclamar sem algum fundamento, e houve nelle, se não tudo, pelo menos o quer que fosse de verdade. Esses tempos de gloria já passaram, e nunca volverão, : outras naçoens se engrandeceram com os nossos despojos no infausto periodo da dominação hispanica, e fomos decahindo por essa causa até ao estado de abatimento a que estamos reduzidos. Não podemos comparar-nos, nem disputar preferencias com ellas, mas ao menos façamos a comparação com alguma outra que, nunca antes ou depois, nos excedesse em arrojo, em descobertas, em navegação, e que não tivesse força para nos esbulhar do que possuiamos, figurando pobremente no ultramar, ou mesmo que não possua huma só colonia, e concluir-se-ha que vergonha não hé a inqualificavel posição maritima que occupâmos nesta extrema parte da Europa.

Ha cousas que nos aviltam, que soffremos, e que nos abatem, e apagam os brios militares dos cidadãos, independentemente dos poucos meios pecuniarios e estreiteza de territorio, com que os fautores do nosso anhiquillamento pretendem cohonestar a actual insignificancia do paiz. Dizem: Não temos dinheiro para costear huma estação no Brazil, outra na India, outra na China: Não temos meios de expedir dois ou tres navios por anno, a fim de mostrarmos a nossa bandeira nos portos dos Estados Unidos, nos das republicas do Equador, nos do Brazil, da America do Sul, nem por outra qualquer parte do mundo. Impossivel, respondemos nós! Mas dêmos por hum instante que assim seja; temos para mandar huma náo a Angola, huma fragata a Moçambique, huma charrua á China, á Oceania? Temos. Porque deixam de ir armadas, ou mesmo em meio armamento? Por que não levou, nem leva a fragata *D. Fernando* a sua bateria do convéz guarnecida? Porque mandaram construir hum vaso do Estado, de modo que não comporta bôcas de fogo? O nome de *Martinho de Mello* que lhe pozeram, foi hum epygramma ao patriotismo d'aquelle ministro, que tão militar tornou a marinha portugueza. Se Martinho de Mello revivesse, e quizesse armar em guerra o transporte do seu nome, não lhe poderia montar huma peça, apesar de todos os pezares. Os navios que foram construidos durante a sua administração para transportes, aos quaes se chamavam *charruas,* todos tinham portas para artilharia, e todos andavam armados; hoje não só o salsa-prôa e tambuco *Martinho de Mello,* hé apaizanado e de carga em tudo, se não até os navios essencialmente de guerra como a náo *Vasco* e a fragata *D. Fernando,* nem sombras lhe querem dar de aspecto bellicoso! Então até os navios da praça andavam guarnecidos de artilharia, trazendo seus condestaveis, e muitos eram tambem guarnecidos de tropa; a sua fórma, apparelho e fortaleza mostravam arreganho militar, e quando convinham ao Estado, facilmente eram incorporados á Esquadra como vimos fazer, aproveitando-se para o serviço publico o brigue *Audaz,* a galera *Dotes de Iaiá* em curveta *Gentil Americana,* a *Activa*

em curveta *Princeza Real*, outra galera em curveta *Princeza da Beira*, etc. Hoje tudo está meio amercantado, e até esses navios com que ultimamente dotaram a nossa marinha, se não fossem as bôcas de fogo que lhe sahem das portas, ninguem os olharia como de guerra! As charruas *Magnanimo* e *Princeza Real*, apesar de *charruas*, éram mais guerreiras e pareciam mais fragatas, do que a *Bartholomeo Dias* e a *Estephania* parecem curvetas; e hé tanto o odio que existe contra as cousas militares e a tudo que lhe dá esse caracter na nossa marinha, que alcunharam a fragata *D. Fernando*, tão de guerra, de *charrua;* mas o publico e nós com elle, teimamos em lhe chamar *fragata*. No entretanto, lá vai passar o Cabo da Boa Esperança sem artilharia, lá surgirá em Moçambique e na Aguada, sem salvar á terra, e sem mostrar áquelles povos amigos ou inimigos, que Portugal tem ainda hum grão de polvora para queimar em honra da sua bandeira, e do glorioso nome com que alli appareceo e conquistou aquellas paragens.

Que ideias marciaes póde pois nutrir o mais aguerrido militar da marinha, vendo-se dentro de hum barco do Estado, não até, ou fragata sem artilharia para defender a bandeira da sua nação? As tendencias do povo portuguez sempre foram guerreiras, e hoje ainda o são, mas as influencias governativas são pacificas, e parecem revelar hum proposito de extinguir no animo dos cidadãos todo o espirito reaccionario, seja contra pressão nacional ou estranha; e por isso muita gente de boa fé e ciosa dos fóros patrios, suspeita que assim se vão dispondo as cousas para este reino descer da sua categoria, e passar facilmente a provincia hespanhola! Cremos em Deos que tal desdouro não caberá de novo a este paiz, depois das tyrannias que o levaram a saccudir o nefando jugo castelhano.

Comtudo, para robustecer aquelle espirito que herdámos dos heroicos restauradores da nossa nacionalidade de 1640, bom será ir recordando os actos de valor que os portugue-

zes praticam nas horas de perigo, e quando não ha probabilidade de salvação, para com estes exemplos se commetterem todas as emprezas necessarias ha permanencia da nossa posição politica de nação independente. O facto que vamos relatar acontecido ainda não ha meio seculo, hé authentico, e prova quanto hum coração generoso, e animado da honra do seu paiz, hé capaz de conseguir, contra a força presente, e as tremendas apprehençoens da mais feroz e refalsada vingança. Eis o documento:

«N.º 110. Anno de 1815. *Gazeta de Lisboa.* Quinta feira 11 de Maio. America Portugueza.— *Rio de Janeiro* 31 *de De-*«*zembro de* 1814. *Por ordem superior publicâmos o seguinte:*

«Tendo chegado a esta Côrte *Pedro José Corrêa Vianna,* «Mestre do Bergantim *Boa União,* que vinha de *Cabinda* para «este Porto com carga de escravos, foi verificado o facto que «constava ter-lhe acontecido, encontrando-se na altura de 30 «gráos 40 minutos Sul, 35 gráos 12 minutos a Este do *Rio de* «*Janeiro* com duas fragatas *inglezas,* a *Niger,* e a *Laurel,* as «quaes arvoraram bandeira *Americana,* que firmaram com «hum tiro de peça, e sempre conservaram; e o commandante «da *Niger, Peter Raimur,* mandou visitar o dito Bergantim, «e o prezou mettendo-lhe a bordo hum Tenente, dois Guardas «Marinhas e dez Marinheiros, ordenando-lhes que seguissem «sua viagem para *Serra Leôa.* O Mestre *Portuguez* tomou a «resolução, passados dois dias, de atacar os apresadores, pa-«ra salvar a propriedade que lhe havia sido confiada, e con-«seguio com effeito subjugal-os. O procedimento criminoso «daquelle commandante moveo a S. Ex.ª o Ministro de *Ingla-*«*terra,* e a S. Ex.ª o Almirante *Dixon,* a irem logo manifes-«tar a S. A. R. o seu sentimento por este tão escandaloso «facto, e o mesmo Almirante declarou que a unica circum-«stancia que modificava a sua magoa éra não pertencer o «sobredito Commandante á divisão que está debaixo das suas «ordens. S. A. R. impellido da Sua Real Magnanimidade man-«dou logo entregar a tripulação prisioneira, o que o Enviado «de S. M. B. não tardou a agradecer por huma nota a mais ex-

«pressiva sobre a nobreza desta acção, e sobre a attenção que «ella merecia no animo de S. A. R. o Principe Regente *do Rei-«no Unido,* e ao mesmo tempo declarando o procedimento hu-«mano e attencioso com que se portou o Mestre do Bergan-«tim para com a sobredita tripulação depois que a subjugou. «S. A. R. reconhecendo que com effeito o dito Mestre se por-«tára nas circumstancias em que esteve não só com valor, mas «com civil generosidade, privando-se dos seus commodos pa-«ra prover ao bom trato daquelles prisioneiros, Foi Servido «promovel-o ao posto de Primeiro Tenente da Sua Armada «Real, por decreto de 20 do corrente mez. *(Gazeta do Rio de «Janeiro)*».

Sem commentarmos o acto de pirataria praticado por dois grandes navios de guerra inglezes contra hum navio amigo, authorisado pelo mais antigo dos seus commandantes que lhe metteo a bordo hum official de patente e dois guardas marinhas com sufficiente guarnição; e ainda esta captura e traição aggravadas pela circumstancia inaudita de ser feita debaixo de bandeira differente da dos mesmos navios, o que tudo hé tão atroz e estranho na marinha militar dos povos civilisados, que ninguem o acreditára se não fosse tão authenticamente sabido: analysaremos apenas o procedimento do official portuguez, que foi o que nos moveo a trazel-o para exemplo, e serve ao nosso proposito para que procedamos com a mesma audacia e patriotismo em momentos de igual apuro e refalsada injustiça.

O acto do capitão Pedro José Corrêa Vianna se levantar contra os apresadores só por si em casos ordinarios de guerra, éra de grande força de animo e de muita audacia a bordo de hum navio carregado de escravatura onde, além do perigo da sublevação dos captivos, havia a combater huma força quasi igual á tripulação do navio; mas esta audacia e denodo foram tanto maiores quanto éra o risco das consequencias da insurreição, caso ella não vingasse, ou vingando houvesse novo encontro com as fragatas apresadoras ou com outro navio de guerra inglez. Em qualquer dos casos éra provavel

que o valente capitão fosse expiar o seu denodo pendurado pelo pescoço no laes da verga dos mesmos navios como *levantado* a bordo.

O desleal commandante apresador, que teve a infamia de hissar huma bandeira que não éra a da sua nação para capturar indevida e traidoramente hum navio de paiz amigo, éra capaz de pretextar todo e qualquer motivo, para impor o rigor das leis maritimas ao capitão revoltado e á sua tripulação, a fim de extinguir todos os indicios do acto da sua felonia! O militar tão falto de honra e de fé que hissa huma bandeira estranha para fazer prezas no alto mar, hé peor que o pirata, pois esse corre o risco da sua depravada vida, e o commandante da fragata *Niger* procedia de hum modo mais atroz, acobertado com o honroso uniforme da marinha da Gran-Bretanha. Quem usava destes meios nunca vistos entre militares, estava apto para proceder vilmente em todo o sentido, e o capitão Vianna podia ter a certeza de pagar com a vida o seu valor, quando aquelle commandante o podesse colher ás mãos; e se outro vaso de guerra da mesma nação encontrasse o brigue apresado, e soubesse da desobediencia do capitão Vianna ás ordens do commandante da fragata, e da revolta contra os seus officiaes, quando deixasse de lhe applicar a mesma pena, lá o levaria para Serra Leôa, onde seria julgado e condemnado, segundo as accusaçoens feitas pelos aggressores. Em todo o caso, o risco do intrepido Vianna éra de perder a vida, mas elle affrontou esse risco, de hum modo heroico, conseguindo resgatar a sua fazenda e a sua liberdade, dos falsos amigos que o surprenderam e aprezaram contra o direito das gentes, seguido pelos povos cultos.

Eis-aqui o exemplo que tinhamos em vista para demonstrar que, mesmo sem probabilidade de bom exito e debaixo das apprehençoens de huma morte atroz, o portuguez Vianna pugnou pela sua redempção, e Deos coroou a sua honrosa galhardia. Hé o que devemos imitar, sempre que attentem contra os nossos fóros de nação independente: e quando faltarem exemplos de resolução e affoiteza, que nunca faltam entre

portuguezes, vão busca-los á Marinha, quer militar, quer do commercio, que ahi encontrarão quantos bastem para convencer os incredulos e animar os tibios, de que o portuguez em horas de angustia, não receia nada, e sacrifica tudo para recuperar a sua liberdade e a honra do seu paiz.

XXVI

CALDEIRADA NO *FORMIGA*

Houve domingo, 31 de agosto, hum passatempo aquatico e campestre a bordo do vapor *Formiga* e nas arribas dependentes da militar villa de Cascaes, tão divertido, tão jovial, e cheio de franqueza, que mais não podia desejar-se. Hé o caso que varios sujeitos residentes na mesma villa por causa dos banhos, ou para ares, outros do Estoril, de Lisboa e de procedencias diversas, lembraram-se de fazer huma *caldeirada*, escolhendo para se gosarem d'ella, o ermo, porém lindissimo pincaro dos *Oitavos*, onde ha hum telegrapho de bandeiras, terminando tambem alli a linha electrica ao Occidente de Lisboa. Com esta idéa os concorrentes da cidade arranjaram a base da funcção, quer dizer, papança escamosa de toda a especie, huma verdadeira *caldeirada*, mas em tal abundancia que, nem para huma communidade de frades: os de Cascaes forneceram fructas, e vacca para o *lunche;* e os do Estoril vinhos e mais accessorios. Alguem de Lisboa, que não fôra prevenido para contribuir e dar a sua quota donde lhe resultasse direito á folgasã partida, mas que estava na idéa dos promotores d'ella, foi comtudo avisado por hum telegramma dos mais lisongeiros, expedido de Cascaes no sabbado 30, e por communicação verbal de outro cavalheiro, estar incluido no numero dos associados, pelo que, no domingo á hora aprasada entrou o portaló do seu afreguezado *Formiga*, que as-

soviou e bateo paz a caminho da historica praça que defende a capital e a foz do Tejo pelo lado de Oeste. O vapor não podia admittir mais passageiros deixando mesmo alguns em terra; tolda, convéz, e castello, tudo estava apinhado de gente; bem entendido — tolda, convéz e castello — reduzem-se ao convéz de poppa á prôa, pois o barco apenas tem hum só pavimento, mas os tres logares indicados, são aquelles que a tolda e castello deveriam occupar no caso de existirem, ficando só o derradeiro supprindo todos tres.

Gente limpa, damas elegantes e singelamente vestidas, homens de todas as jerarchias, porém nos trajes de campo, e inculcando a idéa de liberdade, de desprendimento a sujeiçoens cidadãs, onde as conveniencias sociaes exigem maior compostura e modos recatados.

Os diversos grupos, fosse como fosse, distinguiam-se apesar de eguaes no vestuario, parecendo conhecer-se todos os componentes, pelo que não tardou a estabelecer-se a conversação, intromettendo-se n'ella os menos azados a sustental-a com as suas *questans, polytenicas, marticulas,* e mais phraseologia pouco limada, sem que a occasião e o logar os fizessem repellir, pois não obstante o contacto, havia alli certas distancias no meio de tal pressão e apertos passageiros. D'este modo não se faltou a nenhuma attenção devida; e ás senhoras, ás quaes ninguem deixou de rendêr preito, eram offerecidos os melhores logares do barco, cedendo-se os tripós que uns e outros occupavam, áquellas que pareciam estar menos a seu commodo, e tudo da maneira mais polida e agradavel que, nem n'um *soirée* ou salão de côrte, mas isto sem parecer estudado, e como trato usual, e como partida de mar ou de campo, nas quaes se dispensam e afastam certas etiquetas importunas e pouco soffridas em actos folgasãos, cujo principal deleite está na mais ampla liberdade.

O tempo estava sereno, o vento bonançoso, que nem fazia disparar as bandeiras do *Formiga,* era tudo calma, no céo, no mar, e na terra, pelo que nem huma senhora d'esta vez enjoou, por não haver marêta que fizesse caturrar o barco;

ao passarmos pelo travéz da fragata *D. Fernando,* nem huma aragem lhe disparava a bandeira do penol, e ella mesma mal indicava a rasão de estar n'aquelle ancoradouro; isto hé, não dava idéa de estar longe do porto para exercicio; porque mal os podia fazer com os seus mastaréos de joanetes acaçapados e páo da giba fóra, devendo tel-os á cunha, segundo este lhe parecia aconselhar, e éra uso antigamente fazer-se diariamente nos navios surtos em frente de Lisboa, os quaes logo ao amanhecer, quando estes vinham ao convéz, se botavam á cunha, para as vergas se cruzarem ao nascer do sol, e não ás oito horas como agora usam desde que o almirante Napier estabeleceo esta costumeira ingleza na nossa marinha.

Contemplando-se tão mal cabida inercia em hum navio de exercicio, tripulado por officiaes no vigor da juventude, em que o calor do sangue lhe devia prestar mais alentos para o seu nobilissimo officio, lembrou-se quanto n'outro tempo a gente velha era mais dedicada, e cumpria mais cuidadosa, e intelligentemente os seus deveres. Já lá vae tudo!

Chegados a Cascaes largou ferro o *Formiga* pelas nove horas da manhã, tendo feito a sua viagem dentro em duas, levando a melhor carreira, sendo logo atracado por dez ou doze canôas, que foram conduzindo os anciosos passageiros, e que eram esperados na praia por huma multidão de espectadores que acudiram a gosar aquella scena do desembarque, e de mirarem os gestos, porte e trajes dos concorrentes de ambos os sexos, á pedregosa e limpa villa que o navegante descobre, quando busca o primoroso porto de Lisboa.

Na bahia estavam dezenove navios quasi todos hespanhoes, brigues, patachos, escunas, polacras, mysticos e cahiques, esperando huma maré de cheio para seguirem á barra e rio acima, outros de vento favoravel ás suas derrotas, bem como os hiates dos pilotos cruzando nos seus justos limites norte e sul, pouco menos do que á mercê da maré de enchente, pois havia calma e elles com o pano a bater.

Findo o desembarque dos passageiros que deviam ficar em Cascaes, aqui principia o assovio do vapor com os seus es-

trugidores silvos, a lembrar aos retardatarios da *caldeirada* o aproveitamento da hora da partida, a fim de poder saltar-se na costa no collo do preiamar. Eis ahi chega huma canôa abarrotada de condeças com utensilios culinarios, outra de fructas, outra de garrafas de vinhos generosos; e finalmente saltam a bordo as pessoas integrantes da romaria. E aqui suspende o *Formiga*, e parte em demanda do ponto designado para a escalada do alto sitio do telegrapho dos *Oitavos*, que se avistou mal dobrámos a restinga do forte de Santa Marta para o norte, deitando-se logo para as faldas do telegrapho, que nos começou a fazer signaes mal nos descobrio, advertindo-nos da posição unica para o accesso da rocha, a qual se procurou, e só podia e pôde achar-se com o auxilio de olho habituado a procural-a muitas vezes, pois está de tal modo encoberta com penedos que parecem vedar-lhe a entrada, que só pratico e muito pratico da localidade introduz alli canôa sem perigo de fazer-se pedaços nas pedras. Feito o reconhecimento pelos catraeiros do barquinho que levavamos a reboque, affiançado isto pelos signaes dos telegraphistas, foi-se baldeando para a catraia quantos comestiveis eram destinados á mastigação, que foram tomando o passo á gente; não só para se experimentar o salto do desembarque e ficar mais boiante a canôa para atracar melhor, se não para haver depois quem ajudasse a vencer a distancia da borda d'esta ás pontas dos penedos que lhe ficavam proximas, aos menos ageis n'esta gymnastica maritima.

Com effeito o logar do desembarque hé admiravel, porque vendo-se do telegrapho dos *Oitavos*, não se distingue do mar, por mais visinho que se esteja da costa, batendo a vaga com a mesma furia por toda a extensão d'ella, parecendo não existir alli ponto de abrigo, mas havendo com effeito huma especie de concha por traz de huns penedos, que terá tres a quatro braças de diametro, no fundo da qual o remanso da agua hé completo, não ventando do sul ou sudoeste, sem ascender ou descer demasiado a onda, e saltando-se a pé enxuto facilmente.

Descarregado o bote, e passando o rancho folgazão da partida mixta de mar e campestre, dos rochedos para as dunas que sustentam a estação telegraphica, seguio o *Formiga* para o sul, e não desmentindo a diligencia do animalsinho d'onde deriva o nome, lá foi direito á barra e Téjo acima, tomar a barca *Ferreira Borges* pelos queixos, levando-a para fóra de cabos, tão velozmente, e tanto a tempo, como vimos dos *Oitavos*, que antes do pôr do sol largára ancora na bahia para receber quem devia regressar n'elle a Lisboa, como aconteceo, ás seis da tarde.

Esboçada a primeira parte do folguedo, que era toda neptunina e transpostos os pousos dos Glaucus e Scyllas, aqui vae a caravana pela encosta acima que nem nos desertos de Suês ao Cairo; o peior era que no Egypto ha camellos e optimos jumentos para elles se atravessarem, mas na encosta dos *Oitavos*, mais ingreme do que as barreiras de S. Paulo a Santa Catharina, por areia safa, impellida sobre os penedos continuamente pelo Norte e ventos dos ultimos quadrantes, sem ser calcada, não se dá hum passo inteiro, mas só meio passo, pelo recûo do pé onde se estribava a marcha. No fim de tudo, afadigados do caminho e da ardencia do sol que escaldava, chegou-se á estação em que Diana já domina, e na qual começava o segundo acto do drama, agora todo bucolico, á espera da refeição gastronomica de que os estomagos pediam satisfazer-se. Mas onde estava ella para ser digerida? Depois de muito lidar, e fazer-se de *D. João d'Alvorado criado de si mesmo*, e de braços nús, aventaes extravagantes, aqui temos os mais geitosos a picarem *beefs* e sebolas; e quando o sol chegava ao Zenit assomou á mesa o saborosissimo manjar que se engulio a passo dobre, de maneira que a voracidade dos assistentes, mal deixou nas caçarolas, minguados restos do seu mal contente appetite. Alguns dos festeiros menos sedentarios, quizeram sacrificar as horas da sesta á casta Diva, bem longe de encontrarem na sua excursão aquelle umbroso caminho de que *Melibœus* nos falla na primeira Ecloga de Virgilio: *tu Tygre, lentus in umbrâ*, mas sim os dardejantes raios de hum

sol dos Tropicos, espantando lebres, coelhos, e outra caça de que abundavam os rastos, e foram correr a campina esmoitando aqui e alli sem proveito por falta de perdigueiros para levantar, ou farejar a caça escondida nos rasteiros arbustos. Outros jovens, levantaram hum alvo, e deram-lhe dez ou doze tiros, outros jogaram a malha, outros finalmente dictaram telegrammas para Cascaes, que lhe eram respondidos com diversas e espirituosas exigencias. Ordenou-se então ao *Formiga* que partisse á hora aprazada para não falsificar o programma publico, que os sertanejos buscariam outros meios de transportar-se a Lisboa sem prejuizo dos navegantes do vapor, estranhos á *caldeirada*.

Assim foi correndo o tempo até declinar o calor, em que se estendeo a baixella no improvisado refeitorio, e sendo quatro da tarde vieram as duas succulentas caldeiradas, cozinhadas por diversos auctores. Summa alegria reinava entre a pastoril sociedade, menos bacchica do que era de esperar pelos generosos vinhos alli servidos, pois ninguem cambaleou, nem cantou, nem mesmo disse gracejos sensaborõens trocando-se apenas tres ou quatro brindes entre os iniciadores de tão prazenteira festa. Abreviada ella para se alcançar ainda antes da noite a concorrencia dos romeiros ao arraial da Guia que distava a meio caminho de Cascaes, deram-se todos a transitar pela areia solta que separa este elegante farol do telegrapho, por não haverem chegado as cavalgaduras ajustadas antecedentemente para o regresso dos peregrinos de mar e terra, como fazem as caravanas arabes do littoral africano que vão á sua santa casa de Méca. Hé certo porém que já perto do farol appareceram dois gaiatos guiando apenas dois burricos, que foram cedidos aos mais idosos caminheiros, com tanta infelicidade para estes que, ambos os pôdres quadrupedes, deram com os cavalleiros em terra, resultando-lhe do tombo não pequena pizadella. Chegados ao farol, que hé elegantissimo, composto de tres corpos da base á lanterna, oitavados, adelgaçando graciosamente para cima, n'uma altura de talvez 100, a 140 palmos, e na melhor posição de

servir para marca da barra, descobrindo-se por cima da terra até S. Julião, e em toda a area comprehendida entre os dois cabos de Espichel e da Roca, fez-se alto, e havia tenção de contemplar aquella variedade de grupos que matizavam os arredores vizinhos, vestida toda aquella gente de trages alegres e côres vivas que a saloiada tanto prêsa, figurando ao longe ramilhetes de flores: huns comendo no chão, outros tangendo violas, outros em dança com a indispensavel gaita de folles, principalmente no arraial junto ao adro da ermida; porém dando as Trindades, começando a escurecer e attrahindo a pia devoção dos devotos á oração da Senhora da Guia quantas saloias o estreito templo comportava, deo-se pressa a continuar para Cascaes, onde se chegou noite fechada, encontrando-se na estrada que hé larguissima, montoens de gente, e muitas senhoras descansando nas guardas d'ella, ou pelos commoros proximos, ou passeiando como se fosse nas ruas de Lisboa, parecendo que toda a população da villa se dirigíra ao local da festa para gosar de tão amena e fresca tarde.

Feitas as cortezias áquelles que regressavam ao Estoril e a outros que deviam encontrar-se diversamente, restava achar transporte para os de Lisboa, mas esse não chegava; nem telegrammas para a companhia, nem para a estação de Belem, nem retornos, de modo algum foi possivel achar vehiculo rodante, ou folego vivo que acarretasse os mais empenhados em recolher-se aos lares domesticos, recusando-se ao lisongeiro agasalho de pernoitarem juntos de amigos, e perto de agradaveis senhoras que se esforçavam por demoral-os. No meio d'esta contrariedade lembra o mar! Oh Mar, Mar! a quem Virgilio chamou *Oceanumque patrem rerum,* e Val. Flac. diz: *Pelagus quantos aperimos in usus!* e com effeito o *pai de tudo* prestou-se a dar transporte aos cançados visitantes dos *Oitavos* e viageiros do *Formiga* que só no mar confiavam: Huma canôa do alto arranjada por milagre, e movida apenas por dois pobres pescadores promptos para tudo e para todos, pegou n'estes vagabundos forçados quando davam onze badaladas nos sinos do municipio, e conseguio deital-os nas esca-

dinhas da Dizima em Belem ás tres da madrugada, protegidos por lua quasi cheia, e bafejando-lhes as faces temperada brisa. Até aqui tudo foi galhofa: optima companhia, saborosissimo e nutritivo jantar, vistas e ares deliciosos, trato lhano e agradavel sem reservas ou pretençoens; e para quem historia a partida não lhe cabia o coração no peito, expandindo-se áquella hora da noite cercado das emanaçoens salgadas que lhe humedeciam o ambiente. Mas agora? quem o hade levar d'aqui ás velhas ruinas em que habita? O companheiro que dormio a somno solto em quanto elle pegara na cana do leme e na escôta da véla, álem dos poucos annos, recobrara forças nos braços de Morpheu, mas o septuagenario exhausto d'ellas por não trincar fibras de carne, e pelo cuidado da navegação mal podia confiar nas pernas para vencer tão larga distancia! Assim mesmo teve animo para esta empreza, e deo-se a palminhal-a até que bateo á porta do seu vetusto solar pelas cinco horas da manhã quando já era dia claro, contente de haver tambem passado o tempo, no mar e na terra, festejado por pessoas tão obsequiadoras, com tão vivificante excursão propria de idade mais viril, e que não obstante aquella que já conta, pôde gostosamente aproveitar.

XXVII

ORIGEM E ESTADO DA QUESTÃO, ENTRE JOSÉ ESTEVAM DE MAGALHÃES E JOAQUIM PEDRO CELESTINO SOARES

I

Affrontado do que dizia a *Revolução de Setembro* contra Portugal e por dissidencias politicas entre mim e o meu amigo José Estevão, que me chasqueava no mesmo jornal, escrevi, e fiz distribuir com o *Portuguez* a declaração dos motivos que me afastavam d'este amigo do qual andei longe, até que vendo-o em perigo de vida pelo typho que o atacou, me congrassei com elle, mais intimamente até á morte. Hé a seguinte:

Hum inaudito e incrivel abuso de liberdade de imprensa aviltadora do nome portuguez, revelava, ou a ausencia do amor e respeito que todo o racional tem pelo ninho que o vio nascer, ou o proposito dos inimigos de Portugal que pretendiam apagar no peito de seus habitantes toda a idéa de nobreza proveniente da sua nacionalidade, para o entregarem a dominio alheio. Não se encarava huma pagina qualquer, adornada de epithetos liberaes e progressistas, que não formigasse de sarcasmos, de remoques, e de tudo que havia de mais ridiculo para esta nação deprimida com parallelismos antitheticos e disparatados. Industria, artes, sciencias, moralidade, virtudes, valor pessoal, aptidão, intelligencia, e todos os mais dotes que distinguem do homem selvagem aquelles cidadãos que as leis pulirám, tudo se negava á gente d'este paiz; já nas historias

que contradiziam as chronicas mais acreditadas, as tradiçoens mais bem estabelecidas, os brasoens e titulos hereditarios da sua antiga nobreza; já nos escriptos em que se inculcavam exoticas maravilhas de importação moderna, dando-se por descobertas e novidades aquillo que na essencia não lhe era estranho, ostentando-se o desprezo do technitismo vernaculo com annexins e nomenclaturas forasteiras; é já finalmente nos periodicos politicos, onde a pretexto de accusaçoens ao governo, e ao povo que não reagia contra as suas prepotencias, lhe jogavam continuas e nunca imaginadas diatribes. Demonstrar a falsidade dos syllogismos e incongruencia dos corollarios infamantes deduzidos de quantas premissas absurdamente collegidas contra a patria para a escarnecerem se achavão estampadas, não cabia nas forças de nenhuma creatura vulgar. Seria mister huma existencia igual á somma das existencias de tantos escriptores adversos, e que reunisse no mesmo individuo todos os meios de que elles dispunham, para os affrontar com vantagem; ou que hum braço nervoso, hasteando a bandeira das quinas no meio do povo, agglomerasse em torno d'ella genios de tão intellectual potencia, que a menor das suas lucubraçoens, equivalesse ao producto litterario de muitos dos seus antagonistas. Porém não comportando a organisação da raça humana, multiplicidade de funcçoens de diversos seres da mesma especie no mesmo sujeito restricto a exercer aquellas que a sua structura lhe determina, nem sendo provavel que o alvedrio de capacidades eminentes seguisse direcção alheia subordinando-se ao mesmo principio que outrem idolatrava, forçoso era que algum espirito de fanaticos impulsos, animado do nobre desejo de defender a térra a que pertencia, corresse os riscos de huma peleja desigual e nunca vista, desafiando as iras de todos que pareciam offende-la, e combatendo ao acaso aquelle que lhe apparecesse, sem reparar no vulto que tinha, ou o havia de ferir. Inspirado d'esta maneira, não julgava invulneravel o antipathico systhema dos syllographos modernos, analysando-lhe os periodos affectos de depressão nacional, em que toda a sua sciencia se resu-

mia na difamação dos proprios progenitores e mestres; não duvidava aggregar huma serie de razoens que convencessem o povo, da hypocrisia com que os insidiosos missionarios da civilisação estranha, queriam embai-lo, propondo-se modestamente para seus guias e regeneradores. Mas contristava-me o receio de atacar hum amigo desvairado, esperando que o seu coração, na minha ideia bom e generoso, o afastasse da cohorte fementida, e detractora das excellencias de Portugal. Questionava com elle ácerca da sua queda para abater este reino, e o povo de Lisboa, chamando-lhe fraco, e a esta cidade, aldeia, composto de aldeiolas. Parecia-me tal leveza e extravagante proceder, tão incompativel com a sua rara intelligencia e nobre alma, que tomava quanto lhe ouvia, como hum desafio ficticio á minha habitual tolerancia a tudo seu, e como que, huma excitação caprichosa á mudança dos meus monotonos elogios a antigualhas nacionaes; e adiava quantos projectos me occorriam de confutar as suas doutrinas, contendo no peito o azedume que ellas me infundiam, e abstendo-me de entrar na liça com os demais campeoens, e renegados, a cuja frente esgrimia *as armas da critica e tomado de colera* o principal redactor da *Revolução de Setembro*. Muitas vezes atirei com este abominavel papel para longe de mim vendo-lhe cousas horriveis contra o povo, algumas das quaes nunca esquecerei, e opportunamente hei de lembrar, não deixando desde já de referir a que vem no seu n.º 1511:

O ministerio acha-se definitivamente organisado. Não sabemos se a anciedade publlica está satisfeita. Não o sabemos, repetimo-lo com franqueza. A capital foi muda expectadora n'esta lucta. *Lisboa a cativa, Lisboa a vencida,* não soube exprimir a sua vontade nem na urna nem na praça, soffreu o jugo da tyrannia e não o repelliu, desamava o ministerio e não o affrontava; queria vencer e não queria o combate, queria a victoria e fugia dos riscos que a precedem.

Disse isto, quem fora testimunha dos tiros da guarda municipal e de toda a força de linha, por essa cidade que *não affrontava o ministerio*; disse-o, quem tinha presenceado na ante-vespera, o martyrio e a devoção civica dos lisbonenses, que não pôde encobrir escrevendo:

Ignorâmos por que se mandou então carregar o povo por diversas partidas de lanceiros imprudentes, e abandonados a esse rancor de classe que deve desapparecer hum dia. Logo n'esses atropellamentos barbaros forão victimas não poucas pessoas. Derão-se emfim descargas no povo e notamos que nem innocentes rapazinhos escapavam á sanha da soldadesca. Notâmos alguns officiaes possessos de rancor contra o povo, mas vimos que de toda a soldadesca foi a da guarda municipal que mais indignamente se portou.

Disse-o, quem tinha visto arder as casas de estaçoens d'este corpo, incendiadas debaixo dos seus tiros e bayonetas, quem víra as suas guaritas espedaçadas ou em chammas; disse-o emfim, quem soubera da faina dos algarves do arsenal, que andaram baldeando no rio, duzias e duzias de cadaveres estirados pelo Cáes do Sodré, Ribeira Nova, Largo e passeio de S. Paulo, Moeda, Boa Vista, e Cáes do Tojo! O povo que lhe agradeça a graciosa apologia, e quando houver eleição de deputados, *Lisboa a cativa, Lisboa a vencida,* que vote n'estes seus panegyristas. Finalmente apparecêo no n.º 2068, a resposta á carta do sr. Duarte de Sá relativa á questão das aguas livres, na qual entre muitos enxovalhos á nação portugueza, se infamava a sua capital, propondo-se *a destruição de todos os chafarizes* d'ella como *focos de immundices,* dizendo-se tambem:

Sabemos que n'este negocio estão interessados amigos nossos cuja fortuna desejâmos. Não lhe podemos sacrificar a nossa opinião, nem os interesses da cidade.

Á vista do ludibrioso artigo, e não tendo que sacrificar a *fortuna* dos amigos, mas tão sómente impugnar a sua opinião, entendi que, sem elles se offenderem, o devia fazer com aquella modestia que rodeia as convicçoens despidas de interesse vil, e com todo o melindre reclamado pela mais que fraternal affeição ao author da proposta que rejeitava. Entrei na discussão sem pensamento hostil a José Estevam, que prezava deveras, medi as minhas palavras de modo que não podessem nunca feri-lo, e confiei na innocencia que me dirigia, sem hoje mesmo sentir remorsos de provocar esta desagradavel contenda que d'elle me afastou. Recebi por premio da calculada

deferencia á sua posição e pessoa, tres desabridas columnas do jornal adverso, aonde a par de pungentes recriminaçoens tendentes a macular-me, pullulavam rabidas allegorias a todos os patriotas. Então escrevi a minha defeza, dos meus consentimentalistas, e dos objectos nacionaes que exaltára, fazendo-lhe apenas avaliar a repercussão de alguns termos improprios e offensivos. O effeito que sentíra, e que as circumstancias referidas disfarçaram, manifestou-as sem recato o aggressor nas *quatro palavras* ao sr. Barreto Feio, levando-o a sensibilidade do seu insoffrivel individualismo á baixeza de imitar a plebe quando vozeia rancorosa! Não hei de segui-lo por esse charco immundo em que cahio; não, que as justas que encetámos, demandam campo escolhido onde hum auditorio de honesto viver, comprehenda a nobreza dos motivos do pleito e as qualidades dos contendores. O verdadeiro ponto da questão, cifra-se no maior ou menor affecto ás cousas patrias, e no seu depreciamento; a isto devia limitar-se todo o raciocinio, e nunca diminuindo-lhe a magnitude inherente á sua origem, derivar d'ella pretexto para abater pessoa (amigo) rectamente inspirada. José Estevam pensou de outro modo, e por isso terei de involver-me no assumpto que não póde tractar-se destacadamente nos termos a que o conduzio; e vencendo a repugnancia que me afflige de concorrer para lhe anuvear a atmosphera crystallina em que o desejava sempre ondulante, prescrutando o genuino sentido do que escreveo, desilludirei aquelles que commigo, confiavam no esperançoso futuro que a orbita do seu luminoso rasto oratorio nos promettia: José Estevam, na sua resposta, confirmou quantas suspeitas de odio ao paiz e aos amigos das cousas patrias lhe eram desairosas; e nas referencias que me faz, patentea a sua aversão a quem se propozer levantar diques á torrente de calamidades com que os possessos de estrangeirismo querem invadir-nos. A minha pessoa, não representa n'esta scena, mais do que a escala indicadora da profundeza do golpe que se vibrou, e o espelho embaciado pelo halito morbifico de quem o despedio, pois bem que pareça servir de alvo, os ti-

ros dirigem-se á patria, e o athleta que me busca o peito, só tem na mente o opprobrio da nação. Entremos na materia.

Diz o folheto:

Não posso deixar de lhe dizer que certa personagem de um entremez em que v. s.ª podia representar á maravilha sem ensaios nem escolha de papeis, o excede em cortezia e bom termo.

É entremez para José Estevam a lucta contra os apostolos do estrangeirismo e a guerra aos sarcasticos calumniadores de Portugal? No ridiculo de que elle tentou cobrir este que faz entrar faceciamente no supposto drama pelos seus sentimentos patrioticos se vê o apreço em que elle tem a nobreza dos estimulos que os inspiram.

Continúa:

Que a pessoa e o escripto a que respondia, lhe traziam á memoria hum certo typo vicioso do partido liberal, huma degeneração inconscia dos seus principios.

A consciencioso do partido liberal consiste, no seu entender, na adopção de quantas praticas vio de relance na Inglaterra ou França: e os typos viciosos do mesmo partido são aquelles que huma excessiva paixão por tudo que hé nacional induz a pugnarem pela permanencia de obras e estilos accommodados e correlativos aos habitos do nosso povo!

Mais:

Encordoem ambos como quizerem, mas não pensem que quem mexe os dedos quer logo tocar em tão escalavrada e chiadora espinheta.

Encordoem? Porque? Porque elle e os boemios a que se soccorreo continuarão a blasfemar contra a patria!! N'isto está a nossa defeza e o processo do seu crime: somos *espinheta chiadora?* Assim será, por nos sentirmos arranhados pelas unhas de quem *escalavra* o povo portuguez, dizendo-lhe no n.º 2142 que *está mil leguas para trás dos povos que vão mais atrazados na carreira do progresso.* Mais atrazado! Mas nunca se vio em Portugal quando aqui havia escravos, nem hoje se vê no ultramar que lhe pertence onde elles existem, que huma senhora faça mutilar a escrava por ciumes, lhe mande cortar os dedos, as orelhas, o nariz, e até as mãos, ou lhe faça arrancar os dentes, tornando-a disforme; nem que lhe

ponha marcas de ferro em braza como se praticou e pratica nas colonias francezas e inglezas, tolerando-se esta atrocidade infamissima na republica da União americana! Quer o povo que se deprime, avaliar o adiantamento dos seus propostos mestres? Leia alguns annuncios delles transcriptos a pag. 214 do tomo 2.º da *Illustração.*

Fugio hum rapaz negro, de talvez doze annos, traz á roda do pescoço huma grossa colleira de ferro, de cão, na qual está gravado o nome de De Delempert. Vinte e cinco dollars de premio a quem me trouxer o meu negro Isaac; elle tem por cima do olho direito a cicatriz de huma paulada, e nas costas outra de tiro de bala.— Fugio hum negro chamado Arthur, tem huma grande cicatriz que lhe atravessa o peito e os dois braços de golpe de faca. Usa fallar da bondade de Deos.—Fugio huma negrita chamada Maria; tem huma pequena cicatriz por cima do olho esquerdo, muitos dentes arrancados do queixo superior, e a letra A marcada a fogo na face e na testa.—Fugio huma negra e seus dois filhos. Poucos dias antes da sua evasão tinha-lhe queimado a face n'hum ensaio de lhe pôr a letra M com ferro em braza*.

São estes os adiantamentos sociaes que os apologistas do progresso alheio querem no reino de Portugal? Acham barbara a nossa gente da India, da China, do archipelago de Timor e da Africa, por não andar de aguilhões picando os escravos como fazem os civilisados francezes, e até inglezes, de Bourbon e da ilha de França?! Se os querem, abandonem esta terra que detestam, e não conseguiram corromper de todo; busquem por naturalisaçoens ideologicas outra patria mais artistica, mais manufactora, mais agricola, *mais adiantada na carreira do progresso,* como dizem que encontraram, e cuspam-lhe de lá injurias, renegando a sua origem e ascendentes; porém se ainda nutrem no peito algum germen de amor ao nome portuguez, defendam-no das calumnias que lhe assacam, e não injuriem o povo, nem os costumes nacionaes, e

* Pour expliquer les dents arrachées, les oreilles, les doigts des mains et des pieds coupés, signalments habituels des malhereux fugitifs, nous dirons que c'est un traitement qui se reproduit en cas de mécontentement, de crainte d'évasion, ou lorsq'une negresse trop belle inspire de la jalousie. Quant aux lettres marquées au fer rge, c'est une simple mesure d'ordre. Du reste, les maitres qui font couper une main à leur esclave choisissent de préference la gauche, comme moins agissante; de même ils ménagent l'orteil en faisant couper les doigts des pieds. Le nez et les oreilles paient aussi leur tribut de chair et de sang aux propriétaires de esclaves.

ainda menos busquem introduzir no reino quantas extravagancias e ninharias encontraram lá fóra.

Diz:

Ainda que taes allusões se verificassem nas suas pessoas, não m'as trariam á memoria, porque um e outro, mesmo sustentando paradoxos, avultam menos do que elles.

Acima escreveo *que a pessoa e o escripto lhe traziam á memoria*, e já o tinha dito no n.º 2099: aqui assevera *que não lhas trariam á memoria*. Coitado! Como a cegueira de hum odio injusto lhe faz proferir desconcertos! Mas o caso está em que eu e outro insignificante, Barreto Feio, avultamos menos do que os paradoxos que sustentâmos em honra do nosso paiz, e estes *que pullulam contra a civilisação e bom gosto escusavam resposta. Contra estes herejes da nossa igreja nos tomamos de colera e tiramos as armas da critica*. Dado que tão rico herdeiro dos dons de Apollo fosse oraculo infallivel de todas as visoens que lhe rollam no cerebro escaldado pelo orgulho que patenteia, não deveria abranger no anathema que fulminara ao *hereje da sua igreja*, o povo portuguez, cuja *longa indolencia e vaidade alvar* diz que, *consagra como reliquias nacionaes abusões e barbaridades!* Mal pensava eu quando no 1.º de setembro de 1845, no meu desconhecido albergue lhe dizia: «Quando hajas de voltar, ver-te-hão pru-«dente, se prudencia não tinhas; estudioso, se mingua de tudo «te notavam»; que só com elle chegar os beiços ás torneiras de Paris e aos *bornsfountins* de Londres, havia beber tão assombroso volume de exquisita utilidade que supprisse a falta de frequencia das bibliothecas e da séria applicação que as suas desenvolvidas faculdades requeriam! E dei no obscuro altar da minha inutil, mas verdadeira amizade, aquelle saudoso incenso ao idolo que desejava ver assumar no horisonte da patria, sem a menor mancha que offuscasse o radiante clarão que na tribuna diffundira!

Prosegue:

Nunca mais posso fazer plural com o povo portuguez. Igual pena não posso eu comminar a v. s.ª e ao seu amigo, porque hum caturra e outro caturra sempre hão de ser dois caturras.

Com o povo ou sem o povo? Mas vamos só com esta fracção do plural; hé caturrisse sustentarmos, o sr. Barreto Feio e eu, a equicivilisação nacional no meio da Europa, e *somos mais retrogrados do que o leal senado* nos nossos *cerebrinos encomios ás excellencias de Lisboa?* Eis-aqui os seus principios! e sustentam-os assim:

Está impaciente por vingar a patria ultrajada, e pondo os olhos no Neptuno do Loreto, venerando trophéo das nossas glorias passadas, entregar-me á justiça do braço secular.

Esta ironia mordaz, não só tende a escarnecer do que somos, porém até do que temos sido! Se algum portuguez verdadeiro não sentir palpitar-lhe o coração offendido por estas palavras, entendo que mais vale nascer nos aduares de alguma horde vagabunda sem raizes ás areias por onde ellas erram, do que ser acalentado com os bafejos civilisadores de familias honestas, cuja educação e meios de avaliar as conveniencias sociaes herdaram de seus avós; mas ella hé tão pungente e revoltante que nenhum homem do povo menos corrompido por inoculaçoens venenosas deixará de considera-la como o sêllo de ignominia posto nos seus affectos e na sympathia geral do paiz pelos feitos de nossos maiores, que o immortalisaram.

Continua dirigindo-se a mim:

Muito deve pezar o triste desfecho da mais esperançosa revolução de Portugal áquelles que lhe negaram os seus serviços para attenderem os seus commodos e interesses. Foram sobremaneira contrariados os progressos das armas populares por falta de alguns officiaes de marinha, que primeiro cerravam os ouvidos aos repetidos convites que lhes fizeram para tomarem o serviço da junta, depois insoffridos na prisão por badalar, blasfemavam contra quem não obedecia ás primeiras intimaçoens dos alliados, e que ultimamente entraram em promoção com os leaes, recebendo postos e antiguidades no tempo em que para os seus correligionarios politicos não ha leis nem direitos. E são estes que fallam do protocollo. São estes que têm tempo para lamentar as desgraças publicas, quando todo lhe devia ser pouco para chorarem a vergonha de haverem concorrido para ellas pela sua indecisão e calculos interesseiros. E deviam á revolução que abandonaram commandos, absolviçoens, honra e proveito.

O author d'esta diatribe sabia que eu não negára os meus

serviços á revolução, pois quando me fizeram o primeiro convite para emigrar tinha já recebido o seguinte officio: «Illmo Am.^o e Sr. O nosso M. o Exmo Sr. D. Manoel de Portugal e Castro deseja fallar a V. S.^a, em consequencia do que lhe participo que S. Ex.ª espera a V. S.^a ámanhã até ás nove horas da manhã em sua casa. Aproveito esta occasião para certificar a V. S.^a que permaneço em ser com estima. De V.' S.^a Muito Amigo e obrigadissimo Criado Joaquim José Cecilia Kol, 1.º Tenente ás ordens de S. Ex.ª Secretaria de Marinha, 14 de Outubro de 1846.» Cumpri a ordem e o Sr. D. Manoel que me recebeo com o seu habitual agasalho de companheiro de viagem da India, declarou-me que o governo me tinha querido prender no dia 9, que elle se opposera a isso dando por mim a sua palavra de annullar-me em politica, e que devendo considerar-me com homenagem não o compromettesse pela fiança que me déra. Não podia fugir-lhe, mas podendo, nunca trahiria a sua abonação. Logo depois fui solicitado para tomar o commando da esquadra civica, tendo direito a esperar grandes recompensas populares; mas nenhum interesse podia exceder as minhas convicçoens e desejos contrariados pelo empenho a que me levara o Sr. D. Manoel, alcançando-me a immunidade que desfructava. Segundo S. Ex.ª me fez saber, tres instancias da policia, cada qual mais imperiosa, compelliram o governo a encarcerar-me no fim de duas semanas, e mandou-me preso para bordo da fragata *Diana*. Se foi por *badalar* como assevera o prevenido folhetinista, não mo disse o Sr. D. Manoel, a quem recorri daquella violencia e quebra de boa fé, occultando-me o mesmo senhor essa circumstancia que hoje me consta ter existido. Não fui tomar conta dos vapores, *apesar dos repetidos convites que me fizeram*, porque já não podia dispor de mim; e bem que os meus sentimentos, notavel importancia de serviço, renome no partido e grande probabilidade de bom exito me desafiassem a fugir, não desertaria em menoscabo do que promettêra, deixando essa posição nulla, perigosa pelos receios do governo, e sujeita aos queixumes dos falsos amigos que desconhecem

o peso da palavra do homem de honra. Igual exactidão acompanha a outra denuncia de que eu *blasfemava*. Se bem me lembra, clamei contra a sahida da esquadra depois da intimação ingleza, e hoje mesmo não posso accommodar-me com ella; mas quanto injustamente me attribuem, não podia escapar-me dos labios, porque repugnava ao meu coração aberto sempre aos dois partidos; nunca fui refalsado nem traidor. Se me graduaram Capitão de mar e guerra, não promovi o meu despacho particularmente como inculcam as *quatro palavras;* todos os preteridos foram indemnisados pela medida geral que me abrangeo sem distincção de partido nem de arma. Não *choro as desgraças publicas pela minha indecisão e calculos interesseiros* porque nunca elles me fascinaram, poisque se assim acontecesse aproveitar-me-ia da privança que podera ter com Agostinho José Freire; com o Sr. Conde de Bomfim, a quem devia finezas desde a sua viagem á Madeira; com o Sr. Aguiar, a quem éra e sou extremamente obrigado e a seu digno irmão; e com o indulgente Rodrigo, que tolerava a minha exaltada opposição ao seu ministerio sem d'isso desforrar-se. Se o alvo dos meus cuidados fosse o interesse, não buscaria (com irreparavel perda de meus filhos) inutilisar o ensejo de proveito que taes patronos me facilitavam; e o meu gratuito e nunca justificavel accusador sabe até que votei na camara contra os ministros Sabrosa, Julio Gomes e Ottolini, que todos éram meus amigos, evidenciando-se a pouca conta em que tenho o interesse particular.

O despeito que levou José Estevam a escrever taes erros trahio o seu coração; elle ainda ha de ter remorsos de me offender sem motivo sufficiente! Emfim, não fallei no protocollo, de que me accusa, e sómente lhe adverti que não sentiriamos os seus effeitos, quando atacou a nossa nacionalidade com *a ultima fustigada da sua manopla, e do braço da diplomacia, levantando aquelle flagello com que manda castigar as nações;* hé torcer o sentido das palavras por mingua de rasoens plausiveis.

Diz:

Bastam ou não bastam as nossas forças para recuperarmos e mantermos esse direito no estado actual da Europa, e no que provavelmente se lhe vai seguir? Eis-aqui a questão da nacionalidade, assumpto de bravatas e hyperboles para os patriotas discolos, motivo de cuidados e pezares para os sinceros amadores da patria.

Hé ser patriota discolo e bravateiro sustentar que não só *a nossa posição geographica mal nos permittio aproveitar destas isenções de outro tempo,* mas tambem que isso foi devido ao incrivel valor do povo portuguez que o alcançou, e o poderá conseguir ajudado de hum bom governo?! E hé *sincero amador da patria* aquelle que *soffre um verdadeiro martyrio em responder a estas ôcas declamações, a estas importunas rabugices, e ás sediças preoccupações de uma escola politica desauctorisada por experiencias decisivas, e vencida por melhores doutrinas!* Outra escola e melhor doutrina! Qual? Apagar da lista das naçoens o nome da portugueza, e uni-la á Hespanha para a garantir da invasão do Duque de Angouleme?! *A Hespanha em cujo territorio não ousaram os francezes metter o pé na guerra civil de* 1834. E esta *experiencia decisiva* não ficará duvidosa pela capitulação de Cadiz obtida por cem mil francezes defensores de Fernando VII? *A França que declarada em republica recebeu logo dos embaixadores estrangeiros as homenagens que poucas horas antes eram dirigidas aos seus monarchas,* seria hoje menos protocollisada pelos inglezes, se isso lhe conviesse, do que em Waterloo, e dentro de Pariz a favor de Luiz XVIII! Ha porventura nação que resista a huma cruzada europêa, ou alguma tão pequena que deixe de manter a sua independencia almejada por qualquer de seus vizinhos?! Hé *declamação importuna* repetir factos contemporaneos e verdades palpaveis contra insinuaçoens traiçoeiras envolvidas n'um arrasoado superficial, e proferido em tom dogmatico? Hé *doutrina desauctorisada* a emancipação da Prussia constituindo-se reino; a independencia da Suecia no tempo de Carlos XII; a dos Paizes Baixos no tempo dos Filippes; a attitude heroica da Hungria, e as duas restauraçoens de Portugal em 1640 e 1809?! Com effeito, hé ser pa-

triota rigido aquelle que desvia o povo destes quadros de enthusiastica expansão, inspiradores de briosa confiança nos seus poucos meios; e hé discolo quem lhe faz recordaçoens capazes de o excitarem a obrar prodigios iguaes a esses que hoje a nobilissima Roma nos apresenta? Não o creio apesar de todos os professores de economia politica mo affirmarem, seguindo pelo contrario a opinião de Helvetius que, para tornar hum povo illustre hé necessario inspirar-lhe o amor da gloria: «que todos os homens têm huma igual aptidão para o es«pirito; que esta aptidão hé nelles huma potencia morta se «não a vivificam as paixoens; que a paixão da gloria hé aquella «que mais commummente põe esta potencia em acção; e que «o poltrão, longe de invejar os louros de Achilles ou de Ho«mero, despreza-os».

A isto nos querem levar os missionarios da nova doutrina escrevendo:

Já basta de cerzir constituições, de dançar na corda bamba das combinações ministeriaes, de representar nas sombrinhas da nossa politica fantasmagorica. A sua missão é outra. Antes a subjeição perpetua, do que tenta-la em vão mais uma vez.

Aqui tem o povo como pensa o *sincero amador da patria; sujeição perpetua,* antes que hum, dois, dez ministerios ferrenhos e atrabillarios! O que lhe importa aos concienciosos tribunos, hé o presente sacrificando-lhe as geraçoens futuras, embora acabe para sempre o nome portuguez, comtanto que este ou aquelle verdugo não influam mais nos negocios da nação! Que igreja e que doutrina!!

Diz:

Venero os nossos monumentos historicos, mas não admitto que os fanaticos de pieguices os classifiquem. Não julgo que o patriotismo nos obrigue a escalavrar as pernas, a respirar fedores e tomar banhos de pó, a morrer de sequeira.

Que sufficiencia! Mas vamos, sou fanatico de pieguices nacionaes? Logo a nação hé piegas!? *Sincero amador da patria*, ella que te agradeça o pregão da sua ridicula categoria! Porém que destino levaria a tua incommensuravel personagem a escalavrar fatuamente as pernas pelos chafarizes?! Será por

causa desses fataes esbarruntos que preferes as torneiras ás bicas e *bacias arrendilhadas?* E como hé que respiras aqui tantos fedores nesta cidade em que as immundicias são conduzidas diariamente á borda do Tejo ou vasadas em canos subterraneos, e não os respiravas em Pariz que ellas se demoram nas casas e se transportam aos sabbados para Pantin? Como hé que morres de sequeira onde ha tantas vertentes francas ao publico?! Se alguma vez sentiste sêde foi por especulação, pois aqui nem os mendigos pedem agoa; cincoreisinhos para pão, isso sim. Na cidade das torneiras, pelo contrario; apesar *de uma só das suas fontes jorrar mais agua n'um dia do que corre em Lisboa para consumo de toda a capital* ha quem estafe de sede. No tomo 1.º da *Illustração*, pag. 239, vem huma linda vinheta que o attesta debaixo da epigraphe *Le tonneau*. Representa hum velho de má catadura, de pucaro na mão, encostado a hum tonel, repellindo huma pobre mulher que o olha de mãos erguidas, com esta legenda:

Donnez-moi seulement un verre d'eau; j'ai bien soif.—La rivière est là-bas, répondit le méchant tonnelier!

Á vista destes exemplos não poderia dizer tambem que os teus paradoxos avultam mais que a tua pessoa, apesar da grandeza que lhe suppões? Mas não me quero apropriar das tuas armas, faço apenas o parallelismo do nosso jogo. *Dizes que venéras os nossos monumentos historicos?* Ainda não mencionaste aquelle que te mereceo reparo, nem o poderás achar no meio de hum povo a quem *faltam os rudimentos da civilisação, e cheio de pobreza e de ignorancia*; n'hum paiz *que jaz cravado no rochedo da ignominia, e não tomou para si huma centelha de vida, com leis oppostas a todo o trabalho civilisador, a todo o fim de commodidade politica e que precisa ser iniciado nos mysterios da civilisação moderna.*

Diz que em vez de feri-la, *ajoelharia diante da patria e da independencia.* Pois ajoelhe, e não a injurie escrevendo que:

Em Portugal o patriotismo e a dedicação serião materias radicalmente tributaveis, *que estamos de boca aberta em quanto que:* As batalhas, as

revoluções, a emancipação, e o avassalamento dos povos, a paz e a guerra, as luctas da intelligencia e a força, são actos do grande drama sublunar a que assistimos por mandado de Deos.

Não a injurie, em quanto apaixonadamente prodigalisa indevidos louvores a estranhos, para concluir abatendo-a, como fez no seu numero 2142:

Cabreira voltou a França, e Concha brevemente virá a Madrid receber as honras triunfaes pela victoria que ganharam os gendarmes francezes... A disciplina e organisação do seu exercito, o assombroso crescimento da sua industria, e mil outros dons de civilisação que tem sabido ganhar sem embargo das suas guerras civis, destruidoras e carniceiras.

Como assim, esclarecido estadista? Hé hum exercito disciplinado aquelle que sendo tão numeroso não pôde extinguir as partidas reaccionarias da Catalunha e Aragão, vindo Concha receber as *honras triunfaes da victoria dos gendarmes?!* Hé exercito disciplinado aquelle que, dirigido pelo invicto Regente, fuzilando freiras e crianças em Barcellona, Sevilha, e outras cidades, não reprimio os tumultos populares excitados pela sua ferocidade, debandando, e forçando o seu despotico chefe a embainhar a espada assoladora, e a salvar a vida n'uma náo ingleza?! Hé assombroso crescimento de industria, aquelle que, só no artigo estamparia, recebe mensalmente oito a nove mil pessas de chitas e gangas no valor de cento e vinte a cento e trinta contos, e o duplo delles em tecidos das fabricas dos Srs. Batalha, Daupias, etc. Industria que permitte aos serralheiros e ferreiros de Braga, fazerem quanto equipamento equestre podem, não havendo mãos a medir na limagem e malhação das encommendas para Hespanha?? Estamos dormindo, *n'esta existencia sem nome, sem aspirações e sem grandeza,* dominados por *praticas velhas, irrisorias costumeiras reflexo dos antigos tempos;* sendo as nossas *faculdades imaginativas de fastio pelas occupações graves,* e introduzimos os nossos artefactos no mercado de huma nação de assombrosa industria, exportando tambem para o Brasil gangas melhores que as da China?! Assoalhando tão defamadoras e innexactas noticias hé que se ajoelha diante da patria, e se justificam os *motivos de cuidados e pezares dos seus sinceros amadores?!*

Diz mais:

Não podemos tornar a ser o que fomos dantes. Não fallamos das glorias navaes, nem de extensão. Consideramos a nossa individualidade politica, moral, economica e social. Havemos de viver com outros habitos; manter-nos com outros meios; educar-nos n'outros principios.

Quer que venham os invasores e gritemos *Vive l'ennemi,* como aconteceo em Paris quando lá chegaram os Cossacos de Alexandre?! Quer que tenhamos as igrejas abertas até ás dez horas da noite para se rezar pelo dia adiante? Quer que vamos aos dias de guarda receber a nossa migalha de pão bento distribuida pelo sacristão antes de começar a missa, para com aquelle preservativo milagroso curarmos a familia, e as rezes dos nossos rebanhos e manadas como por lá costumam? Quer estabelecer estancias consultivas do futuro onde em sessão permanente hum areopago sibyllico nos venda prognosticos, e exerça a arte *æmonica* como fazem as feiticeiras *du Jardin d'Idalie* na cidade da lama! Quer milhoens de outras praticas miseraveis e significativas de ignorancia e estupidez reveladas por authores distinctos d'aquella nação, como póde concluir d'este pequeno periodo:

La foule, soit dit en passant, est beaucoup mieux représentée par les figurants anglais que par les nôtres. Il est vrai que les nôtres—indépendamment de leur stupidité naturelle,—n'ont presque jamais sous les yeux le tableau d'une émotion populaire*.

Diz:

A nossa vida politica e social é hum fenomeno estupendo. É muito acanhado e debil. Não se atina d'onde parte o movimento que géra alguns actos vitaes no entorpecido corpo da nossa sociedade. Nós não tinhamos assás vida intellectual e economica, para prescindirmos da superintendencia incessante e minuciosa do governo. Para tirar o paiz de um collapso secular, para ordenar a sua administração cahotica, não basta mesmo a probidade de um Aristides. É esta pleiade de homens organisadores, que nos tem faltado. Não precisavamos tantos como em França, mas não podiamos passar sem alguns. Se os houveramos tido, seria outro o nosso estado. Teriamos finanças, instrucção, moralidade, galhardia.

Não temos instrucção, nem moralidade, nem galhardia! Somos os barbaros da Europa, e pouco menos que os da Africa.

* L'Illustration, tom. 2.º, pag. 227.

Ora pois, apesar do nosso governo ser pessimo, e maldito elle seja em quanto imitar nas tropellias o francez e hespanhol, ainda não ousou algemar hum réo de abuso de liberdade de imprensa, fazendo-o caminhar a pé centos de leguas unido a hum leproso para o puluir e contaminar d'aquella asquerosa doença, como aquelle fez ao celebre author dos Contemporaneos! Não temos moralidade, porém as mulheres devassas d'este paiz, não se atrevem a usar nas suas locomotivas *armes parlantes,* n'um escudo de marco de oiro saindo-lhe huma planta parasita, e hum visgo de carvalho, sustentado pelas Graças, e seu Cupido por cimeira, na semana sancta, e no sitio mais frequentado da capital, como aquellas já fizeram em *Longchamp!!* E bem que a nossa galhardia desapparecesse pelas inoculaçoens operadas pelos proselytos de novas doutrinas, nunca será em fim tão pouca, como aquella que permittia ao povo modêlo, ir profanar os tres dias mais santificados da Christandade na occasião em que os invasores da sua patria lhe punham algemas, quando mesmo *les chevaux des cosaques rongaient les arbres des Champs-Élysées, et que la hache des sapeurs ennemis décimait le bois de Boulogne!* *

São innumeros e inqualificaveis os ataques á nação portugueza feitos pela *Revolução de Setembro;* levar-me-iam toda a vida a commenta-los, por isso refiro apenas estes que mais directamente jogam com o ponto da questão das aguas livres, e *do ferro dos candieiros, despojo das nossas glorias navaes,* servindo de *Rostrum* **, persuandindo-me que bastarão para

* L'Illustration, tom. 1.º, pag. 103. Longchamp.

** Sempre hé bom que o publico saiba, quando tratar de candieiros, que hoje mesmo em muitas cidades da França, elles estão pendurados em cordas que atravessam as ruas, sem dos seus ferros se poderem construir *Rostruns;* e que ainda em Paris, *à la fin de* 1835, *on ne comptait encore sur la voie publique à Paris que* 203 *becs brûlant pour le compte de la ville... Le nombre total des becs de gaz établis sur la voie publique pour le compte de la ville de Paris etait donc, en* 31 *Décembre dernier* 1844, *de* 16,848. *L'Illustration, tom.* 2.º, *pag.* 374. Estamos mil leguas para traz, e apenas começaram a usar o gaz vai por 14 annos, tendo antes d'isso as lanternas publicas, suspendidas em cordinhas de parede a

habilitar o povo a conhecer as tendencias dos publicistas que o querem regenerar. Procurei n'este pequeno escripto originado do meu fervor em defender o credito e a honra nacional, não confundir a minha pessoa, descomedidamente aggredida, com os objectos grandiosos que suppuz atacados, ficando-me todo o pezar d'ella tanger o disco do assumpto que os abrangia. E convido os homens desapaixonados, a proferirem a sua sentença, entre mim e o meu adversario, ao qual não busquei offender, pelas boas intençoens que me induziram a contrariar o seu artigo. Qualquer que ella seja, e a contundencia da arma que empunhou para me ferir, declaro-lhe que não posso ainda odia-lo, porque as raizes de hum profundo affecto, quasi nunca apodrecem de todo; e posto na distancia a que elle quiz collocar-me, faço votos para o poder louvar, quando queira seguir os dictames de hum illustrado patriotismo.

Lisboa 24 de Junho de 1840.=*Joaquim Pedro Celestino Soares.*

Depois de publicado este escripto ainda continuou a *Revolução de Setembro* a vociferar contra mim, por não emigrar e servir nos navios da junta do Porto, respondendo a estes ataques do modo seguinte:

parede. Por certo que em Lisboa, quinhentos annos antes, no tempo de El-Rei D. Fernando, havia mais progresso, quando a camara d'esta cidade suscitava a postura de accender as lanternas por causa da concorrencia dos estrangeiros! Vai por cinco seculos, tinha Lisboa huma illuminação publica! Estes os brazões que se devem recordar ao povo portuguez!!

Em França começou isto em 1667.

«Parmi les ameliorations introduites pour La Reynie, on doit citer les mesures qu'il prescrivit pour l'éclairage public: on plaça dans toutes les rues des lanternes garnies de chandelles, ce qui parut alors un établissement si important et donnant à la ville un aspect si nouveau, que le gouvernement fit frapper à cette occasion une médaille, qui figure dans la collection numismatique du règne de Louis 14, et portant pour legende: *Urbis securitas et nitor.*

N. B. Os numeros da *Revolução* a que me refiro são os seguintes: 1985, 2068, 2077, 2086, 2087, 2089, 2093, 2094, 2096, 2099, 2108, 2114, 2117, 2123, 2127, 2135 e 2142.—Lisboa. Na Officina de Manoel de Jesus Coelho. Rua do Poço dos Negros n.º 54. 1849.

II

SATISFAÇÃO DADA AO PUBLICO, POR JOAQUIM PEDRO CELESTINO SOARES, EM CONSEQUENCIA DE HUMA DIATRIBE QUE LHE HE DIRIGIDA NO N.º 2195 DA REVOLUÇÃO DE SETEMBRO

Na *Revolução de Setembro* 2195 vem hum artigo que me hé pessoal. Não lhe responderei, porque, com a folha digna herdeira do *Raio*, ninguem honestamente póde entrar em discussão. Mas devo satisfazer o público, ácerca do reparo que talvez lhe merecesse aquillo que me diz respeito.

A *Revolução Raio* patenteou a sua indole, até hoje latente debaixo do affectado zêlo de huma regeneração politica deste paiz. Atacando sempre e de todos os modos quanto hé nacional, lança agora mão de doestos e de phrases insultuosas para chamar os defensores da patria ao campo das personalidades, a fim de que esquecendo as injurias d'ella, acudam ao ataque directo, e não avisem o povo dos maleficios que seus inimigos lhe preparam. Fez bem. Os redactores da *Revolução Raio*, não podendo contrariar com gravidade os argumentos que provam as suas tençoens ruins, soccorreram-se ás pedradas e a outras armas indignas, para afastarem da arena quem lhe ennobrecêra a lucta, se procedesse do seu lado de hum principio justificavel. Assim era de esperar: quem injuría a sua nação, mal poupará quem a ama e louva. Veja o povo, se estas fontes envenenadas onde pretendem que elle beba, não o hão de corromper de todo. Mas vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a cativa*, *Lisboa a vencida* que lhe agradeça os seus louvores.

Comecei eu a impugnar a proposta das torneiras e a demolição dos chafarizes de Lisboa, fallando por incidente no serviço gratuito dos aguadeiros. Respondeo-me o papel insidioso com o canto dos barriz, incluindo na sua diatribe os costumes e instituiçoens patrias. Havia eu em 1836 fallado na

camara em favor do nosso ultramar, enumerando nos objectos que para lá exportavamos até violas. O célebre *Raio* mencionou-as, e a *Revolução*, que lhe segue a pista, servio-se dos mesmos termos, e concluio do mesmo modo. Fez bem. O *Raio* era escripto contra os patriotas, a *Revolução Raio* ataca estes, o paiz inteiro, e Lisboa em particular. Embora os habitantes d'esta cidade fossem acutilados e queimassem as guaritas dos oppressores debaixo dos seus golpes; essa reacção mortifera e efficiente que mudou o ministerio, he no entender dos redactores d'ella, que ninguem vio nas occasioens de perigo (excepto o Sr. José Estevam), nada á vista do inutil ajuntamento de dez mil homens que não desalojaram hum corpo de linha do seu quartel de Braga. Não accuso por isto aquelle povo, pois sei qual hé a potencia das bayonetas dirigidas simultaneamente contra massas menos bem organisadas, porém comparo os factos, indago-lhe a origem, e deduzo-lhe as consequencias. Mas vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a cativa*, *Lisboa a vencida* retribua-lhe os encomios.

Os redactores da *Revolução Raio* transcrevem parte de hum discurso que proferi em 29 de Agosto de 1840, cortando-lhe a conclusão logica. Assim lhe convinha, e os falsarios não argumentam de outro modo; mas o povo que enchia as galerias, ouvio que busquei provar ao ministerio, a necessidade d'elle se abster de julgar os revoltosos do dia 11, pois tendo todo elle conspirado, devia perdoar aos que seguiram o seu exemplo. Quanto a ser, ou deixar de ser honroso, conspirar contra a tyrannia, bem sabe o povo que a *Revolução Ráio* não hé competente na materia: seguindo o seu consocio, só lhe cabe vomitar injurias, fallar nas violas, chamar camellos aos patriotas, apodar a sua sociedade, e immersa n'este lodo, accusar de poltronismo os lisbonenses, que soffrem generosos o despotismo das bayonetas. Comtudo, vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a cativa*, *Lisboa a vencida* lembre-se dos seus apologistas.

A *Revolução Raio* diz que fui aos baptisados dos infantes. Faltou á verdade como de costume. Na posição excepcional

em que me acho no corpo da armada, recebendo ordem positiva para acompanhar o enterro de hum d'elles, e assistir ao *Te Deum* pelas melhoras da Rainha, entendi que não devia affrontar os meus superiores, acarretando sobre mim consequencias que os herdeiros do *Raio* aggravariam, atirando-me da sua trapeira alguma pedrada. A marinha compareceo, do mesmo modo que o exercito, sem d'aqui se concluir que os militares, qualquer que fosse o seu pensar, assoalhavam a sua dedicação cortezã. Se os redactores da *Revolução Raio* fossem admittidos no festejo, como não pimpariam elles, e que discursos lhes ouviramos! No jantar aos emigrados, nenhum mereceo maior applauso, que duas palavras demosthenicamente decoradas que lhe expiraram nos labios pelo rebelde abandono da sua memoria. Foi pena que o povo não apreciasse os talentos oratorios d'estas obesas loquacidades, para lhe fazer justiça quando haja de escolher os seus representantes; mas os papelinhos que leram com admiravel intimativa, bem os inculca como grandes ornamentos da tribuna. Vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a vencida, Lisboa a cativa* lembre-se de quem a exalta.

Tambem o *Raio*, ou *Revolução Raio* accusa os patriotas *taramelos* de não engrossarem as phalanges populares. Está no seu direito. Deviam todos pegar em armas, sacrificar vida, familia, bens, e posição social, para o escriptor insciente ganhar posição, adquirir propriedades, estabelecer familia, e assoalhar os bigodes protegidos por estrangeiros, ou sustentados n'alguma trapeira pelo suor do povo. Este tal, que podia acudir á patria em perigo pondo-se em campo e chamando os poltrões, os pasmados, e os panças que esperavam pelo chefe, não desceo á rua que lhe estava franca, em quanto o povo que calumnía, arrombava as grades do Limoeiro, punha em liberdade os presos politicos, accommettia o Castello, o quartel da Graça, e fazia recolher pelo seu desmedido valor, as praças de cavallaria e artilharia reunidas no Caes dos Soldados! Dezesete victimas aqui ficaram estiradas, e pelo largo da Fundição e Campo de Santa Clara! Prepare-se o povo, e

brigue por nós, diziam os valentes escriptores do *Raio*, que se elle vencer, a menor recompensa que lhe pedimos para o *felicitar* hé o ser governador civil. Se for infeliz na sua arrojada tentativa, acutilado, espingardeado, e degradado, havemos injuria-lo no *Espectro*, e na *Revolução Raio*. Não se esqueceram da promessa; agora, vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a cativa*, *Lisboa a vencida* tome-os por seus defensores.

A estes dedicados servidores da nação, hé que o povo deve recorrer quando precisar algum chefe capaz de o conduzir heroicamente; ainda que não pegassem na espada, não vissem a face ao inimigo, não fizessem hum tiro, não entrassem no fogo, não lhe zunisse huma bala; huma vez hé a primeira, e a sua barriga tem capacidade para tudo, sem os abandonar nas occasioens criticas á espera do governo civil. Vote o povo, vote n'elles. *Lisboa a cativa*, *Lisboa a vencida* escolha-os para seus senhores.

Agora quanto ás palavras de honra, diga o povo, se os redactores de quantos *Raios* ha por esse mundo, podem avalia-las? O povo que elles pretendem aviltar clamando que não sustenta os seus direitos *nem na urna nem na praça*, e que entre vinte e cinco victimas d'aquelle arrojadissimo feito, contemplou o cadaver do aspirante Francisco de Mello Corrêa, e o moribundo advogado Borges Diniz, que corra ao seu improvisado Centro, e victoreie quem o atassalha: Poltroens, panças, alváres, preguiçosos, ignorantes, barbaros, immoraes, e tudo que vos chama a *Revolução Raio*, votae nos seus dignos redactores, votae n'elles. *Lisboa a vencida*, *Lisboa a cativa* que não foi á urna, nem á praça, corra agora com a lista em obsequio de quem assim a mimoseia.

Ao povo devia eu esta satisfação, aos redactores do *Raio Revolução*, bem sabe o povo o que se lhe deve.

Lisboa, 15 de Julho de 1849.=*Joaquim Pedro Celestino Soares.*

Typ. de Castro e Irmão. Rua da Flor da Murta n.º 21. 1849.

XXVIII

BRADO PATRIOTICO

Venda-se tudo para com o dinheiro recebido, se darem vencimentos de tres e quatro contos de réis, quando poderiam viver com só hum, esses que nada lhes basta, como se vê por todo o reino e por outras partes do mundo, onde centenas de familias vivem mui decentemente sem maiores vantagens pecuniarias, começando pelos militares na fileira, e officiaes de marinha nos postos subalternos. Mas quem deo o direito de vender? Podem vender conventos extinctos, bens das freiras, passaes dos parochos, baldios, fortalezas, náos, fragatas, curvetas e brigues porque são propriedades da nação; mas provincias e seus habitantes, quem póde arrogar-se o direito de traficar com elles?! Quem póde traficar com as partes integrantes da nação, quem as pretende alienar? Se podem, não tardará que se venda o Algarve, a provincia do Minho, da Extremadura, da Beira, e a propria Lisboa! Póde admittir-se esta absurda e horrivel ideia sem todos os nervos estremecerem a quem for portuguez? Vender?! Venda-se quem tal proclamar ou intentar se houver quem o compre; mas vender? E por que preço? Quem os podér ou quizer conquistar não dá nada por elles; e os outros que não tiverem forças para lhe lançar mão, tambem deixarão de concorrer á almoeda, por terem risco de os perder. Cuidam que hão-de receber em troca desses terrenos e de seus habitantes muitos mil contos de réis?

E quando os recebessem onde iria parar o seu producto? Havia de sumir-se na voragem onde desappareceram os emprestimos, os valores dos bens nacionaes, as indemnisaçoens do Brasil, os donativos patrioticos, e tantas outras receitas mal applicadas, e gastas inacreditavelmente, em dotaçoens e recompensas insensatas, luxuosas, e incompativeis n'huma nação que exhaurio os seus recursos na guerra contra a usurpação de D. Miguel, e depois em reacçoens populares, e liberaes contra as exigencias de ministerios obnoxios, mal conceituados, facciosos e delapidadores que o paiz não podia tolerar. Venda-se tudo? Venda-se, porque entrando-se nesse caminho, hão-de venderse humas depois das outras todas as provincias de além mar com o mesmo fundamento de que não podem sustentar-se. Mas possam, ou não possam, quem authorisou ou póde authorisar a desmembração da Monarchia, e os povos que estão derramados pela superficie do seu territorio na Europa, na Asia, na Africa, e formam todas as partes, bem que distantes humas das outras o Reino de Portugal? E note-se bem, que não hé aqui admissivel a ideia de colonias, porque essas acabaram com o systema absoluto; depois da proclamação da Carta Constitucional acabaram as colonias, e as possessoens portuguezas de além mar, são todas provincias deste reino como o declaram os Artigos 1.º, 2.º e 3.º, do Titulo 1.º da Lei fundamental do Estado, dizendo:

Art. 1.º O Reino de Portugal é a Associação politica de todos os Cidadãos Portuguezes. Elles formam uma Nação livre e independente.

Art. 2.º O seu Territorio forma o Reino de Portugal, e Algarves, e comprehende:

§ 1.º Na Europa, o Reino de Portugal, que se compõe das Provincias do Minho, Traz os Montes, Beira, Extremadura, Alemtejo, e Reino do Algarve, e das Ilhas adjacentes Madeira, Porto Santo, e Açores.

§ 2.º Na Africa Occidental, Bissau, e Cacheu; na Costa da Mina o Forte de S. João Baptista de Ajudá, Angola, Benguella, e suas dependencias, Cabinda, e Molembo, as Ilhas de Cabo

Verde, e as de S. Thomé, e Principe, e suas dependencias; na Costa Oriental, Moçambique, Rio de Sena, Sofalla, Inhambane, Quilimane, e as ilhas de Cabo Delgado.

§ 3.º Na Asia, Salsete, Bardez, Goa, Damão, Diu, e os Estabelecimentos de Macáo, e das Ilhas de Solor e Timor.

Art. 3.º A Nação não renuncia o direito, que tenha a qualquer porção de Territorio n'estas tres partes do Mundo não comprehendida no antecedente artigo.

Vê-se pois que não ha colonias em Portugal, e que todas as suas possessoens fóra do continente Europeo são provincias ultramarinas d'este reino, e formam parte integrante delle como as comprehendidas entre a costa do mar Atlantico e as barreiras hespanholas. Tanta rasão há para vender as do ultramar, como as do continente, e neste caso he melhor vender já o que tem algum valor: a provincia do Minho por exemplo que hé a mais productiva, e póde bem annexar-se á Galliza desde o forte da Insua á fortaleza da Foz, e pela margem do Douro acima até aos limites hispanicos. Vendam esta zona de terra, a melhor que Portugal possue em toda a sua invejada ária, que não custará grandes despezas aos nossos fusionistas e ibericos a mantel-a, e vejam que proveito tiram! Mas pôr em praça terras incultas, sertoens insalubres, povoados de gentios que para nada prestam, hé huma especulação que pouco interesse póde dar aos vendedores, e pouco convida os licitantes a esta incrivel e horrivel almoeda! E sobre qual das provincias ultramarinas ha de descarregar-se o golpe traiçoeiro? Traiçoeiro insisto, porque se há direito de vender, tanto hé aquelle que os seus habitantes tem de nos vender a nós, como nós a elles, abusando nós da força por lhe excedermos em numero, votando-os ao sacrificio, em despreso de solemnes promessas, e tratados concluidos entre huns e outros, e povos que se acolheram á bandeira portugueza debaixo de certas condiçoens. E hão-de vender-se? Vendam-se, se não perdem-se. Embora venha a consummar-se tal desgraça, mas não haja hum Portuguez que se lembre da infamia de mercadejar com o sangue de seus irmãos e do territorio que elles habi-

tam, tão seu lá como este nosso que habitâmos: Haja estrangeiros que pensem n'este negocio, haja protervos ibericos, sem patria lusa, que o desejem, e aconselhem, e até se proponham para corretores de tão nefando trato, em opprobio do nobre paiz dos Albuquerques, dos Castros, dos Pachecos, dos Salvadores Ribeiros, dos Almadas, dos Lôpos Barrigas e de tantos outros heroes que honraram o nome portuguez, nas quatro partes do mundo; mas nunca portuguez de coração, nunca marinheiro ou soldado que haja exposto a vida, pela honra e pela bandeira do seu paiz; esse ha-de expol-a novamente para combater quem intentar vender hum palmo do territorio, hum rochedo no meio do Oceano, humas fragas no littoral africano, hum punhado de areia do Canará, de Macáo, Solor, e Timor!

He pois sobre esta doutrina que penso, e rebato com todas as forças que me vão fallecendo no curso dos 76 annos que as esváem, mas que poderão por influxo de patriotismo animar-se, pegando n'hum morrão, ou puxando o gatilho de huma peça, ou de qualquer arma de fogo, contra os inimigos da posse e partes constitutivas da minha nacionalidade. Nada que pertença a Portugal, nem terra nem habitantes, hão passar a novos senhores, por vilissimo ouro. Conquistem quanto podérem, intriguem, roubem quanto nossos avós adquiriram tão nobremente para a patria, perca-se tudo, com honra e o coração espedaçado de dor e de saudade; mas vender?! A trôco de que? de algumas arrobas, ou em linguagem métrica, de alguns kilos de moédas estrangeiras? ha-de por certo a alma, se alma n'esse corpo houver de quem tal negocio ultimar, correr lacerada de remorsos insoffriveis todos os logares vendidos até á consummação dos seculos como corre o Judeu errante por toda a superficie da terra, sem nunca morrer nem acabar o seu horrivel tormento. Sobre este thema ha tanta cousa a lembrar, tanta filosophia a oppor, tantos interesses a defender, para não se especular, com a vida dos habitantes e terrenos das provincias ultramarinas, sobre tudo com aquelles e aquellas que viéram espontaneamente á Coroa Portugue-

za, ou buscaram a sua protecção, que seria preciso hum livro immenso para incluir quanto deve memorar-se; porém deixando os pontos de direito aos jurisconsultos, dar-me-hei a considerar aquillo que está ao alcance de todos e a todos interessa.

Falla-se incessantemente em iberismo, em absorpção de Portugal pela Hespanha, e não se lembram que esse facto ha de realisar-se com a perda das provincias ultramarinas? Em quanto a bandeira de Portugal tremular na Africa e na Asia, em quanto os dominios portuguezes não se limitarem á orla que circumscreve o territorio nacional das costas do Atlantico ás barreiras hespanholas, e podérem os portuguezes estender as suas vistas e o seu poder por grandes traços da terra nestas tres partes do mundo que obedecem e reconhecem o seu direito de nação independente, nunca havemos ser absorvidos pela Hespanha; mas logo que nos vejamos apertados entre o mar e os reinos que Izabel a Catholica, e Fernando de Napoles reuniram debaixo do mesmo sceptro, a assimilhação, absorpção ou conquista ha de terminar com a heroica nacionalidade portugueza! Venda-se tudo para sermos ibericos devéras, que só tão aviltante ideia poderia nascer de almas perdidas! Vender?! Ficar reduzido á escravidão por dinheiro? Roubem tudo que podérem, que serão ladroens, ficando-nos sempre o direito de reclamar contra a violencia feita; mas perder esse direito por acto proprio?! E perdem-se as provincias ultramarinas por falta de meios de as manter, de as defender, de lhe acudir e supprir as suas necessidades? Embora assim seja, mas não hé culpa da parte europêa do reino, não hé acto espontaneo do povo portuguez que vela quanto póde, que faz todos os esforços que dependem dos seus recursos e meios de acção para verem consideradas iguaes em tudo á parte continental e centripeta desta potencia.

Fizeram tanto alarido quando chegou a Lisboa a falsa noticia de se ter perdido Macáo, e lembram-se depois de vender aquellas que poderão vir a perder-se?! Tão seguras estivessem todas como está Macáo, e não ha de ser preciso augmentar-

lhe os meios de defeza, não ha de manter-se no dominio portuguez com peças raiadas e navios a vapor mandados da metropole: quem sustenta Macáo aos Portuguezes hé o proprio imperador da China e todo o povo do Celeste Imperio. Se assim não fosse dentro n'huma semana a Cidade do Santo Nome de Deos e os seus habitantes ficariam sujeitos aos chins, sem elles darem hum tiro de canhão; bastaria que o Mandarim da Casa Branca e o de Ansan prohibissem a entrada dos mantimentos em Macáo, ou que o Chuntof, Vice-Rei de Cantão mandasse affixar huma *Chapa* intimando a todos os chins residentes em Macáo de abandonarem a cidade e o serviço dos portuguezes para estes morrerem de fome e ficarem sem hum criado, hum trabalhador que acudisse ás suas necessidades domesticas. A peninsula de Amaogão, alem de pequena hé esteril, não produz arroz, que hé o principal alimento na Asia, não produz trigo, nem outra especie de cereaes, não dá mais do que algumas fructas e legumes, não tem gado algum, apenas se criam algumas gallinhas na aldeia de Moá, todo o alimento lhe hé fornecido da ilha de Ansan pelo isthmo da Areia Preta que o liga á mesma ilha, ou de Apam e das outras visinhas. Portanto não carece o governo chinez empregar armas para expulsar os portuguezes do seu territorio, nem fará nunca arriar a bandeira destes seus amigos na cidade que elles alli edificaram, porque ella hé a salvaguarda do seu paiz contra as tentativas de aggressão dos inglezes, francezes e americanos do norte. A peninsula de Amaogão hé o ponto mais militar do vastissimo Celeste Imperio, e logo que alli deixe de tremular aquella bandeira de paz que vai por mais de trezentos annos, nunca hostilisou o povo, nem o governo sinico, qualquer das tres naçoens acima indicadas procurará pretexto de se apossar de Macáo, e huma vez que lá ponha os pés ha de o seu agreste e árido torrão que hoje parece não prestar para nada, ser para a China o que o outro rochedo que se levanta no fim do campo de S. Roque até á Ponta da Europa hé para a Hespanha. Macáo hé tanto chinez, como portuguez, o pagode da Barra e a igreja do Collegio de S. José com as te-

lhas do seu telhado verdes, são tão sagrados para os sectarios de Confucius, como se os Portuguezes tivessem conquistado aquelle ponto e mantivessem a sua authoridade á força de armas fazendo respeitar por meio dellas a religião do seu paiz; mas não hé assim, toda esta tolerancia hé voluntaria, e até tão commum em Macáo, que eu vi em muitas casas de abastados chins a imagem de Santo Antonio a par da *chapa* com o nome de Confucius em letras de oiro, alumiados juntamente noite e dia, como usam alguns devotos nossos fazer ao Senhor dos Passos da Graça, Nossa Senhora da Conceição e outras imagens milagrosas nos nossos oratorios familiares. Tão devotos são os chins deste Santo portuguez, que até em Manilha tive o prazer de o encontrar igualmente alumiado em alampada de prata como em Macáo ao pé do nome de Confucius! Como pois ha de hum povo que venéra os santos portuguezes, e esta nação que nunca o prejudicou em sentido algum, expulsal-os de Macáo em risco de a perder para sempre? Em quanto nas suas fortalezas estiver arvorada a nossa bandeira, quando qualquer nação europêa quizer derrubal-a acudirá o governo sinico dizendo: Afastai-vos, este territorio hé pertencente ao imperio do filho do sol, não hé portuguez; ide guerrear os vossos inimigos n'outra parte. Quando essas mesmas aggressoens forem feitas contra o imperio nosso alliado e sempre amigo, diremos igualmente aos belligerantes: Este torrão hé portuguez, daqui não hé justo que se ataque ou faça offensa aos nossos alliados. De maneira que, o estandarte de Portugal e as tenues fortalezas onde elle tremula que bordam as margens da peninsula de Amagão, ou mesmo se assentam no Monte, no pincaro da Guia, e mais eminencias da singular cidade, mantem para o imperio a garantia da sua invulnerabilidade por aquella parte onde elle seria mais facilmente atacado, partindo d'alli não só as forças terrestes que houvessem de o invadir, se não quantas forças navaes fossem precisas para assaltar as suas costas, por haverem hum porto de abrigo disponivel, no qual poderiam armazenar todas as vitualhas e petrechos de guerra necessarios para huma porfiada campanha.

Não haja pois o menor receio de que o governo, ou o povo sinico projectem sacudir da cidade de Macáo os seus actuaes habitadores, embora os invejosos inglezes e americanos de Hong-bon os calumniem e aconselhem a que os expulsem, e reassumam a occupação daquelle pequeno mas importantissimo traço de terra; embora os intrigantes e fraudulentos missionarios francezes, que tão inscientemente a funesta concordata de 1852 deixou apoderar-se da nossa cathedral de Pekim, trabalhem para a cidade portugueza da China, unica no seu genero, vir a pertencer á França; nunca esse sonho dourado para elles ha de verificar-se. Emquanto a sua administração, regimen e defeza estiverem confiadas ao senado, ouvidor (hoje juiz de direito) e governador militar como em 1810, não ha de ella perder-se para Portugal, e as auctoridades do imperio terão tanto interesse em lhe conservar a posse para este paiz, como tiveram em Dezembro daquelle anno, forçando a reembarcar-se as tropas inglezas que dolosamente a invadiram, a partirem daquelle porto nos mesmos navios de guerra em que foram transportadas. Vendam tudo, que a pezar seu e da sua ignorancia em cousas do ultramar, ficará sempre a cidade do Santo Nome de Deos de Macáo na China tão portugueza como até hoje tem sido. *Não ha outra mais leal,* disse D. João IV ouvindo a noticia da sua acclamação, cujas palavras a cidade adoptou por timbre, e lá existem gravadas por cima da porta do *Leal Senado;* e os chins apoiaram logo os nacionaes e leaes portuguezes na expulsão dos Hespanhoes que, á sombra d'elles, ainda obtiveram a concessão de introduzirem no seu bom porto de commercio e de abrigo tres navios desarmados para traficar annualmente.

XXIX

A LANCHA

I

A *Lancha; — Chaloupe.* — Desta embarcação diz *Romme* no seu *Dictionnaire de la Marine Française:* «C'est communé-«ment un bâteau ouvert ou non ponté et le plus grand de ceux «qui sont embarqués à bord d'un vaisseau pour son service «particulier à la mer ou dans les rades; *long boat of a ship of «war.* Dans les temps favorables les chaloupes portent des «voiles, elles son mues aussi au besoin par des avirons. On «les emploie à faire des approvisionnements d'eau et de bois, «à mouiller et lever des ancres, à charger et à décharger les «vaisseaux. Lorsqu'on en fait usage pour la pêche, ou pour «faire une ronde, on les nomme chaloupes de pêche ou de ron-«de, *grand boat.* On les nomme chaloupes mâtées, *shalloop,* «et armées lorsqu'elles sont garnies de leurs mâts, et lors-«qu'elles portent un nombre d'hommes suffisant, soit pour les «manœuvrer, soit pour attaquer un ennemi et s'en défendre «au besoin».

A *Lancha* hé pois a maior embarcação miuda que hum navio qualquer de guerra ou de commercio leva comsigo, e serve, como declara *M. Romme,* para carregar e descarregar estes, fazer aguadas nos portos, atacar hum inimigo e salvar as tripulaçoens tanto no alto mar, como nas costas e nas praias

quando varados em terra. De ordinario são barcos abertos, posto que já visse a bordo de náos inglezas algumas com suas cubertas levadissas, mas em geral são de bôca aberta. Estas *Lanchas* nem sempre andaram dentro dos navios como hoje vemos, porém sim a reboque delles amarradas pela poppa dos mesmos, por quanto em todas as pinturas antigas de navios se lhes descobrem as suas *Lanchinhas* pela poppa. Em hum livro de Fortificação que herdei, impresso em Pariz no anno de 1620 (248 annos) onde ha suas estampas de praças maritimas, os tres principaes navios da mais detalhada que buscam o porto, todos levam a sua *Lancha* a reboque; e n'outras pinturas iguaes, ou tellas antigas e pannos de Raz, sempre figuram as *Lanchas* amarradas nas poppas; tambem nas estampas da *Encyclopedia methodica* alguns navios apparecem com as suas *Lanchas* no mar e a reboque delles; mas quando destas estampas e pinturas não se concluisse que antigamente as *Lanchas* não se mettiam dentro dos navios, vejamos o que poderá suppor-se a tal respeito de hum facto que refere o *Oriente Conquistado* attribuido a milagre de S. Francisco Xavier.

Diz-se a este respeito na Conquista 1.ª, Divisão 1.ª, do Tom. 1, a pag. 80, § 61, anno de 1552, o seguinte...: «Era «tam grande a cerração que por cinco dias inteyros não virão «sol nem estrellas, para o piloto poder demarcar a altura por «onde caminhavão. Indo assim navegando, hum dia ao decli«nar da tarde cresceo de maneyra o vento e a tormenta, que «nem a náo podia romper as vagas por altas e arrojadas, nem «desviar-se dellas, por ser difficil de se metter á orsa, e foy «preciso abater o castello de poppa, e quebrar todas as obras «mortas de proa para se marear melhor a vela, e a náo obe«decer melhor ao leme. Depois com dous calabres novos e «grossos assegurárão de poppa o batel que vinha atraz da náo «no qual por então se deixárão ficar cinco Portuguezes, e dez «entre escravos e marinheyros: nem era possivel já pelo es«curo da noyte, e na mayor força da tormenta chegar o batel «á náo para os metter dentro... § 62.º Lá pela meya noyte

«quebrados os dous calabres se apartou o batel da náo, man-
«dou logo virar sobre a sua esteyra o Capitão Duarte da Ga-
«ma com resolução mais piedosa que prudente: porém como
«a náo acodia de vagar ao leme, e tomava pouco vento por le-
«var só a moneta guarnecida por papa figo ao pé do mastro,
«quando foy arribando sobre ella, atravessada entre dous ma-
«res, hum dos quaes a encapelou por cima da poppa, carre-
«gando-a com tanto peso de agua que quasi a soçobrou de
«todo... § 63.º Valeo-se então o Santo de palavras brandas
«e amorosas contra a incredulidade dos mareantes, e rogou
«ao mestre mandasse arriar o traquete a fim de esperarem
«algum tempo pelo esquife, que estava já mais perto do que
«se imaginava. Erão tam respeytadas suas palavras, que sendo
«todos de contraria opinião, arriárão a meyo mastro a verga
«de proa, e com perigo de os comer o mar... mandou outra
«vez o mestre issar a vela. Contradizia Xavier, mas vendo a
«obediencia dos mareantes correo a lançar mão da driça, etc.»

Desta noticia resulta a supposição ou quasi certeza de que a *Lancha* andava pela poppa da náo e não dentro, pois se assim não fôra, logo que se passou do mar interior para o Oceano deveria metter-se a *Lancha* dentro, por se ir de bordada larga, e não haver serviço algum a dar-lhe em viagem, e muito mais havendo indicios de borrasca, e até declarando-se o temporal de modo que dobraram a bóça que o historiador denomina *Calabre*. E ainda mais se prova não usar-se andar a *Lancha* dentro hé que em nenhum desenho de navio antigo se lhe notam vergueiros nas vergas e as correspondentes talhas dos apparelhos para ella se issar. E tambem nenhum dos mesmos desenhos apresenta os turcos nas mesas da mesena, nem nas alhetas, para as embarcaçoens miudas, como hoje se usa, que além do escaler da poppa ha os turcos de BB. e de EB., que dão logar a elles se arriarem e cahirem no mar n'hum repente sem que o navio atravesse. E mesmo sendo verdadeiros retratos dessas caravelas que *M. Jal* apresenta na sua *Archéologie Navale* os desenhos daquellas nas quaes Colombo descobrio o Novo Mundo, armadas á latina, claro está que não

havia logar de collocar o apparelho para as suspender e metter dentro, porque na antena do traquete latino mal poderia fazer-se esta faina, como se está vendo nos caloens e barcos de arte latina que aportam ao Tejo com pescaria ou figo da costa do Algarve, que todos tem hum páo a EB de encontro á amurada, a meia distancia da alheta ao mastro grande que lhe serve de turco, no topo do qual está fixo o cadernal da talha que lhe ajuda a suspender a *Lanchinha* com a outra talha fixa na enxarcia grande. E bem assim, não podendo duvidar-se que as chamadas náos em que Vasco da Gama foi á India, éram armadas da mesma maneira, tendo o traquete e antenas latinas nos dois mastros de proa e grande como no-lo diz Camões:

«*Amaina,* disse, *amaina* a grande vela.»

e como se diz no excerpto acima relativo ao milagre de S. Francisco Xavier *arriárão a meyo mastro a verga de proa,* claro está que nas duas vergas destas velas latinas éra impossivel aboçar os apparelhos de manobrar com a *Lancha,* faltas estas de amantilhos para lhe aguentarem este accrescimo de peso, e são precisos hoje nas vergas de papa figos.

Portanto hé evidente que as *Lanchas* antes do arvoredo da arte redonda andavam no mar pela poppa dos navios, seguras com seus *calabres* (que technycamente se chamam *bóças);* depois que se adoptou o panno redondo e poderam bracear as vergas de papa figos, em cujos laises se aboçaram as talhas e apparelhos para ellas se guindarem, então sim houve meios de as metter dentro ou lançar ao mar, reforçando-se as mesmas vergas com outras talhas de contra amantilhos, na occasião da faina, porém antes disso julgo impossivel até que ellas deixassem de andar sempre a reboque. Depois com o volver dos tempos e havendo facilidade de executar esta manobra, occorreo naturalmente a ideia de juntar outro barco á *Lancha* que deveria ter nome diverso para se differençar daquella, e nós o baptizámos de *escaler,* os francezes de *canot,* os inglezes de *boat,* etc.; e após este, outro e outro, lembrando sue-

cessivamente collocar turcos fóra das bordas para elles se issarem e arriarem, sem dependencia das vergas, que só eram e são hoje braceadas na faina da *Lancha*, a qual por sua grandeza relativa ao tamanho do navio não podia andar fóra do mesmo, ou suspensa em turcos, mas sempre dentro, e dentro della huma canôa ou barquinho ligeiro, de ordinario a *guiga* do commandante para serviço nos portos, e nunca no alto mar. Ha tambem outra prova irrecusavel de que até ao anno de 1706 não havia a bordo dos navios, mesmo náos que fossem, mais embarcaçoens mindas do que a *Lancha*, como se deprehende das *Mémoires* de *M. Du Guay Trouin*, quando elle relata o combate que teve com a esquadra portugueza perto da barra do Tejo, pertendendo apresar alguns navios do comboy que ella conduzia do Brasil. Diz elle a pag. 142: «... et pour «plus grande précaution, j'avais mis ma Chaloupe à la mer, «prête à l'amariner, en cas que mon abordage eût manqué par «quelque événement imprévu...» Não falla em escaleres, mas só na *Lancha;* e já tinha dito a pag. 135: «Pour comble d'in«fortune M. Druis, auquel j'avois laissé le soin d'amariner ce «premier Vaisseau de guerre, au lieu de l'aborder, et de jet«ter à son bord quelques-uns de ses gens pour s'en emparer «promptement, prit le parti d'y envoyer sa chaloupe...» e sempre trata da *Lancha* e nunca de outra embarcação, donde se conclue que não havia mais nenhuma para acudir a esta, nem para conduzir mais gente que se apoderasse da náo apresada. Hoje hum navio deste lote tem seis e sete embarcaçoens mindas começando pela *Lancha*, cujas bancadas são de tirar e pôr, de modo que fique safa para receber dentro o primeiro escaler, que leva ainda em cima huma guiga ou canoa; além destas tres embarcaçoens leva nos turcos das mesas da mezena os 2.º e 3.º escaleres que são barcos sufficientemente grandes para se lançarem ao mar e acudirem com presteza ao menor sinistro, mesmo em tempo revolto e mar grosso, e aqui temos cinco embarcaçoens; e nos turcos da poppa leva o 4.º escaler, e o 5.º hum chegado ao jardim, e o outro nos gornes de fóra. Desta collocação e disposição resulta que hu-

ma não tem disponiveis a cahir no mar ao primeiro golpe de apito quatro escaleres que todos andam fóra da borda e em turcos; e dentro tres, que são a *Lancha,* 1.º escaler, e guiga ou canoa do commandante, as quaes só podem cahir no mar estando-se atravessado. Ainda tenho visto náos e grandes fragatas como a *Warrior,* com turcos nas mesas grandes, com seus escaleres; mas em geral as fragatas não tem mais de seis embarcaçoens miudas, as curvetas cinco, os brigues quatro, e as escunas apenas tres, procurando-se dar a todos os navios tantas embarcaçoens miudas quantas elles possam comportar, quer para seu serviço nos portos e para dar reboques, quer para salvar as suas equipagens no alto mar, havendo repetidos exemplos de se deverem a ellas a salvação de muitas vidas. Parte da tripulação do brigue *Mondego* foi salva pelos seus dois escaleres, e teriam igualmente escapado do naufragio as trinta e seis praças que foram submersas com o mesmo brigue se tivessem deitado a *Lancha* ao mar antes delle profundar. As quarenta pessoas que escaparam do naufragio da náo *Nossa Senhora dos Prazeres* (o Gigante) que foi a pique na noite de 19 de Dezembro de 1793, vinda de Roses, trinta milhas ao SO. de Aveiro, foram salvas na *Lancha,* perecendo todas as mais que se lançaram nos escaleres engulidos pelo mar; e quasi todos os dias dão os jornaes noticias de gente salva nas *Lanchas* dos navios que vão a pique ou á costa perto de Portugal, e nos mares dos Açores e outras paragens, nas quaes as abençoadas *Lanchas* têm arrancado á morte milhares e milhares de navegantes; e hé para onde elles appellam quando as vagas lhe cavalgam a borda e alagam os immersos navios, entrando sem cessar pela foz do Tejo nessas invernei-ras de Dezembro e Janeiro, que tantas victimas sacrificam ao seu furor, duzias e duzias de *Lanchas* de navios de alto bordo que foram a pique, senão mesmo *Lanchinhas* de barcos de pesca, nas quaes buscaram as suas companhas mais segura salvação do que nessas admiraveis Moletas, Caloens e Cahiques, tão valentes e proprios á navegação alta e costeira da pescaria.

As *Lanchas* dos navios de guerra desde o anno de 1820 começaram a ser armadas com bôcas de fogo, peças ou coronadas, estendendo-se depois o armamento a todos os escaleres que o podiam comportar. Nas occasioens de haver no Tejo esquadras inglezas e francezas temos visto nos exercicios das suas embarcaçoens miudas figurando as *Lanchas* na linha da vanguarda, os primeiros escaleres na 2.ª e 3.ª, e os quartos na ultima dando tiros de canhão. De ordinario as *Lanchas* são armadas com huma peça de calibre 12 á proa e hum obuz á poppa, os primeiros escaleres com peças de calibre 6 ou 4, os segundos com ellas de calibre 3, ou coronadas de 12 ou 6, conforme a potencia que lhe corresponde. Na obra *Boat Armament of the U. S. Navy,* por *J. A. Dahlgren,* publicada em Philadelphia no anno de 1856, vemos o modo de armar as embarcaçoens miudas, tanto para usarem dos seus canhoens no mar, como para usarem delles em terra, com peças de campanha, tendo por isso os reparos necessarios para o manejo da arma dentro do barco, e os outros de rodas de raio para serviço de campanha, e modo de dispor estes de maneira que não estorvem os remeiros, sendo esta artilharia de bronze e os reparos de campanha de ferro, chegando os calibres das mesmas peças nas *Lanchas* das náos e grandes fragatas ao peso de 24 libras nos obuzes, e 18 e 12 na artilharia de alcance. Nas canhoneiras do Douro que eram *Lanchas* construidas nos Açores para o desembarque do exercito libertador, tive eu peças de bronze de calibre 6 com as quaes ellas podiam admiravelmente. Na *Lancha* da fragata *D. Pedro* levei para Goa huma peça de calibre 12, e outras de calibre 6 no 1.º e 2.º escaleres, bem como coronadas de igual calibre no 3.º e 4.º, que fiz abicar perto do arsenal da mesma cidade para conter em respeito a força armada do paiz que pertendia pôr condiçoens ao Barão de Sabroso no acto do desembarque, mas que estas bôcas de fogo contiveram na mais rigorosa disciplina *.

* As embarcaçoens miudas da fragata *D. Pedro,* artilhadas do modo acima dito e guarnecidas de marinhagem com fuzilaria, que tambem tripulava dois escaleres da Aguada e da Alfandega, mantiveram a ordem.

O desembarque da marinhagem da pequena escuna *Napier* na embocadura do Zaire foi protegido por huma peça na catraia que lhe emprestaram no porto da Lenha; mas vê-se que mesmo nos navios mais pequenos, como são as escunas, e essas mesmas de minimas dimensoens, tem logar o armamento das suas *Lanchas* e escaleres que fazem optimo serviço, tanto do mar para a terra, como nesta, manobrando taes bocas de fogo em reparos de campanha. Em quasi todos os navios de guerra francezes e inglezes que surgem nas aguas do Tejo, bem se lhes divisão bocas de fogo em reparos de campanha para guarnecer e armar as suas embarcaçoens miudas e bater a campanha.

II

Nos dias 19, 20 e 21 de setembro de 1831 houve nos mares da China e visinhanças de Macáo hum tufão que fez estragos medonhos, tanto no mar como na terra, do qual dei noticia em huma Ode que imprimi no tom. 1.º destes *Quadros,* em agradecimento á Ex.ma Sr.a D. M. S. Canuto, que me offerecera a traducção do poemeto francez *O Marinheiro.* N'esta Ode limitei-me a descrever em globo os effeitos daquelle notavel desequilibrio atmospherico sem especialisar factos, nem descer a circumstancias de outros que presenciei, porque nem o verso de que me servi éra para tal narração, nem a mesma Ode dava logar a extender-me demasiado, como agora poderá ter cabimento, referindo-me aos serviços que as embarcaçoens miudas, especialmente as *Lanchas,* prestam aos navegantes que vendo-se em perigo a bordo de navios de altas amuradas e fortissima construcção fogem delles e buscam salvar-se, e mesmo conseguem por vezes escapar á morte atirando comsigo a vasos infinitamente mais pequenos e frageis do que os

e sempre aconteceria o mesmo se o Barão de Sabroso não se lançasse nos braços dos revoltosos, inutilisando os esforços feitos pelo ministro Vieira de Castro com o armamento da fragata, que importou em sessenta contos, e o da charrua em quarenta, e a boa viagem destes navios, que tudo ficou sem effeito pela má direcção daquelle governador.

navios onde parece deveriam estar mais seguros. Disse então por incidente que huma somma fôra salva pelos portuguezes da galera *Carolina,* Victorino José Ferreira Braga e Antonio Pedro de Sequeira, bem como pelos Atays da nossa feitoria que lhe lançaram cabos e conseguiram faze-la encalhar perto da Ponta da Rede, assim como que o navio *Duque do Cadaval* perdera todos os mastros em frente da Praia Grande, auguentando incrivelmente sobre as amarras, deixando de mencionar a perda do outro grande e valioso navio inglez *Flight-Fish,* carregado de sedas e chá, que vi submergir-se da maneira mais desastrada e parte da sua equipagem, prestes a saltar na praia que fica ao nascente das rochas da fortaleza de S. Francisco, por trás de cujas muralhas presenceei com outros esta horrivel catastrophe.

Como em metro mal sonoro avancei, pela tarde do dia 13 de Setembro, começaram os annuncios do tufão, que ninguem suppunha tomasse tal intensidade, mas nessa noite já éra immensamente desmedida a ventania, e foi crescendo, a pontos que mal se podia transitar pela cidade; assim mesmo pude subir ás alturas e descobrir da Guia o horisonte e os navios que buscavam abrigar-se no porto; mas pela tarde éram taes os furacoens e as rajadas, que não só derrubavam os caminhantes, senão mesmo as arvores e as casas, lançando por terra todo o muro da travessa do Beel, e levando pelos ares telhas e telhados inteiros, como então disse. No meio deste cataclismo, que parecia anichilar o mundo, alcancei amparar-me com as muralhas da fortaleza de S. Francisco, á sombra das quaes me demorei observando a chegada dos Juncos e Lorchas, que vinham de mar em fóra corridos do temporal desmantelados, bem como a situação do navio *Duque de Cadaval,* que a toda a gente de Macáo dava cuidado, esperando-se a cada hora vel-o arrebentar as amarras e vir de encontro ás pedras fazer-se pedaços ou submergir-se; andando-se em grande angustia por tal respeito e não se tirando os olhos delle, sem perder de vista as peripecias por que passava, já desarvorando de hum e outro mastro, já perdendo as perchas e obras

mortas de proa e poppa, já as trincheiras, os escaleres dos turcos e a *Lancha* que tudo hia sendo desfeito e engulido pelo mar, e pondo o peito de quem presenceava estes destróços n'hum aperto e afflicção dolorosissimos. N'uma das clarinas que deixaram ver-se maior distancia de mar por baixo do aguaceiro de torrentes de chuva e graniso, descobrio-se perto do *Duque de Cadaval* outro barco em arvore seca, tão grande ou maior do que elle, que largou ancora mais ao largo obra de duas amarras, e que veio garrando para perto do mesmo, porque o vento saltara a outro rumo ficando-lhe então na proa, mettendo e tirando lais de BB. e EB. e passando perto daquelle os escaleres ou pedaços dos mesmos que a vaga esmagara. Nesse meio tempo vio-se que as refregas mais e mais fortes lhe haviam desferrado o pano, e elle cahindo á banda não pôde mais adriçar-se, mergulhou instantaneamente sem nunca mais apparecer outra cousa do que as medonhas serras de agua que alagavam e cobriam de espuma o *Duque*, já a esse tempo sem hum só mastro a prumo, nem o proprio gorupés que lhe ficara nas vagas quando surgio da caturradella que o teve quasi submerso, e donde parecia não poder escapar, devendo talvez a este desarvoramento a sua salvação, por lhe fazerem menos presa as rajadas, e supportar apenas o choque das ondas a que pôde resistir.

Então descobrio-se barquinho que largara de bordo delle ou do outro que se afundara, e parecia fazer toda a força de remos para dirigir-se á barra, mas de modo algum a onda e as rajadas lhe permittiam tomar esse caminho, porque o tufão dava a sua maior pancada no SO., em direcção quasi perpendicular aos penedos da fortaleza. A *Lancha*, porque éra ella, não podia romper as aguas do monte que desciam do porto de encontro ao escarcéo, nem seguir atravessada ao mar que lhe cavalgava a borda; e nós que viamos o perigo e quasi inutil esforço daquella pobre gente, nem respiravamos de dó e anciedade, fazendo votos para que fosse ao menos á Praia Grande onde seria soccorrida, e alguma poderia escápar. Pela minha parte declaro que, ou fosse frio ou terror, todo eu tre-

mia e rangiam-me os dentes como se estivesse no auge de huma febre terçam, e creio que a todos os circumstantes succedia o mesmo. Já perto dos penedos, mas ainda em distancia de montar a ponta mais saliente do morro da Guia para buscar abrigo na parte de Leste delle, pois a rajada parecia soprar mais de Oeste, e ir rodando como hé usual nestas occasioens até acalmar no Norte, huma vaga partio-lhe dois ou tres remos de proa, o barquinho atravessou, a vaga saltou-lhe dentro, e tudo aquillo, gente, remos e *Lancha* desappareceo debaixo da marulhada e do cachão de espuma que os engulio. Demos hum ai correndo-nos as lagrimas pelas faces abaixo de pena por vermos que, tanta valentia não fosse coroada de melhor fim, já quando por alguns minutos estariam ao abrigo da montanha e salvos da tormenta que tantas vidas fez perecer no meio de tamanhas angustias. No dia seguinte soube-se que o navio sahira de Cantão com hum valioso carregamento de sedas e se chamava o *Fligh-Fisch,* do lote de mil toneladas, e tripulado por duzentas pessoas que tambem éram acompanhadas de muitos passageiros que recolhiam a Macáo e a Inglaterra, não escapando ninguem por imprevidencia do capitão ou piloto, que não deitaram ao convés as vergas e mastareos dos joanetes, nem mesmo acaçaparam os mastareos de gavia logoque deram fundo, e onde a ventania pôde fazer o seu desastroso effeito deitando-o á banda até soçobrar.

Ácerca pois dos serviços que as *Lanchas* prestam constantemente aos maritimos, além daquelles que mencionei, ainda nos periodicos deste mez de Outubro vem dois casos que os comprovam, sendo o primeiro o acontecido a 27 de Maio ultimo, em que o brigue *Nossa Senhora da Conceição* (que sahira de Moçambique em direcção a *Simon's-Bay)* naufragou perto de Moromone. A *Lancha* pôz na praia de Choloane parte da tripulação que foi por terra, e o resto continuou na mesma por mar até Sofala onde chegou no dia 5 de Junho, e tomando aqui o hiate *Esperança,* nelle chegou a Moçambique vinte e sete dias depois de largar do mesmo porto. O segundo aconteceo na sexta feira 16 do corrente, naufragando o hiate *Nora*

Atrevido, mestre João Simoens Ré, no baixo Forcadinho, perto da barra de Espozende, com seis tripulantes e hum passageiro, por todos oito, que muito a custo poderam chegar á praia, em cujo rolo hiam ficando cobertos de areia, mas devendo sobre tudo a sua salvação á *Lanchinha* que os passou do baixo para a terra firme.

De outros e outros soccorros prestados pelas *Lanchas* poderia encher grossos volumes, como aquelles prestados pela do *Marialva,* commandante o capitão de fragata José Severiano da Veiga, quando naufragou no baixo do Mujuncal, levando a Moçambique duzentas e tantas pesssoas; o da outra do brigue de guerra de Goa *S. João Baptista,* commandante o capitão de mar e guerra Antonio José Pereira, vinte leguas ao norte daquella dita cidade; mas quando faltassem milhares de exemplos que tenho sabido dos soccorros prestados á gente do mar pelas *Lanchas* dos seus navios, bastariam para as tornar crédoras da maior estima, ficarem notaveis nos fastos da agua salgada, esses que a celeberrima *Lancha do Bugio* do feliz e arrojado Patrão Joaquim Lopes, condecorado com tantas medalhas de valor, merecendo por elle a patente de Segundo Tenente da Armada Real, tem prestado de continuo na nossa barra, aos naufragos que as vagas dos cachopos fazem submergir, e o heroico Marinheiro de Paços de Arcos restitue á vida, e consegue trazer á terra.

III

Nesta 3.ª parte do artigo a *Lancha* não ha de ser propriamente della que hei de tractar, mas sim de outra embarcação miuda mais fraca e acanhada, e a de menores dimensoens que se usa a bordo dos navios de commercio, a que chamam *Bote.* O Bote não hé Escaler, este nome aristocratico não pertence ao barquinho plebeo que serve para o trafico mais rasteiro dos navios de carga e emparelha com os seus iguaes, Botes de Fanico, encalhados por essas margens do Tejo, ou cruzando as suas aguas em todo os sentidos, transportando

quantos objectos podem imaginar-se necessarios aos usos da vida. O nome de Escaler pertence ás embarcaçoens miudas dos navios de guerra, com excepção da *Lancha*, que essa hé commum a todos os barcos de qualquer grandeza, desde a náo de tres baterias até ás rascas e ás fragatas de coberta, ou de boca aberta da barra para dentro. O *Bote* nos navios de alto bordo differe da *Lancha*, mas nas embarcaçoens de cabotagem, de pesca, e de carga dentro do rio, hé huma e a mesma cousa, differindo apenas dos escaleres, em ser de construcção mais grosseira, e a sua obra menos bem acabada. Hé pois d'huma embarcação desta especie, tão salvadora como a *Lancha*, ou mesmo *Lancha* nos vasos que só tem huma embarcação miuda, que me occuparei, relatando o naufragio da barca *S. João Baptista*, de Villa do Conde pertencente á casa de João Antonio de Luz Robim, Capitão José Pinto Duarte, 1.º Piloto Antonio Alves Pedrosa, 2.º Piloto, Praticante Francisco José Fejão, de Cacilhas, e outro dito, doze pessoas de tripulação, doze passageiros, incluindo huma preta.

Sahio este navio do Pará em 11 de Julho de 1846 para Lisboa com terral de E., e navegou esse dia fundeando á noite á espera de pratico, e ainda ante manhan suspendeo, e continuou a navegar já com pratico, em todo o dia 12, fundeando segunda vez ao anoitecer. Ao amanhecer do dia 13 suspendeo, e navegou, achando-se ás 12 horas pelo sol, ao Norte da Linha 1 grão e 30 minutos soprando-lhe o mesmo vento, que então rondou para Les-Sueste de aguaceiros. No dia 14 das 4 ás 6 horas veio huma trovoada deste quadrante com hum aguaceiro muito pesado, ora mais largo, ora mais escasso. Correo-se com elle, governando á feição, o marinheiro do leme que éra de Cacilhas, por nome Manoel Joaquim, filho de João Monção, o qual pela sua pericia, pôde governar de maneira, que livrou o navio de vir a vento, n'huma das refregas mais escaças e soçobrar. Foi rendido por Manoel Affonso, de Villa do Conde, que tambem governou do melhor modo, quando vinham as rajadas mais duras que o teriam feito soçobrar não havendo tal governo. Ás 7½ o Piloto de quarto começou a

diminuir de pano, ferrando joanetes e latinos, de cuja manobra e cautella o capitão zombou, elle lhe respondeu: «V. M.ce «ri-se? olhe que o navio vem mal alastrado, e não como das «outras viagens, e deixe-me sempre ter a gente ás obras, para «evitar rascadas ou fazer cambona.» Veio crescendo o vento, crescendo com rajadas muito duras e aguaceiros de chuva grossissima, a pontos do navio adormecer, bebendo agua pela amura de BB.; pelo que, o mesmo official mandou arriar as gavias e largar a escota grande, mas ellas não arriaram, nem esta desencapellou do cunho por estar enrascada, e as escotas de gavias igualmente empachadas nas escoteiras; metteo-se o leme de encontro, mas o navio em logar de obedecer, veio para o vento e poz o pano sobre. O praticante Fejão que estava á escota grande, vendo se a cortava para alliviar o navio, olhou para ré e vio o timaneiro que abandonara o leme em cima do tombadilho. Veio outro mar que alagou o navio todo, e logo hum terceiro que o cobrio, começando elle a mergulhar da poppa, e de prôa para o ar com a amura a EB. Mal o navio assentou o costado n'agua cortaram-lhe os colhedores de EB. a ver se elle desarvorava, mas já não éra tempo. Então foi o marinheiro José de Oliveira, de Villa do Conde, cortar as talhas ao *Bote,* que logo cahio de encontro ao pé da gallinha da escota de arrastar arrombando-se na bochecha de BB. Assim que o navio soçobrou largou o tombadilho, que fluctuou separadamente, onde estavam nove pessoas que a elle tinham subido do convés, e ficarem tres homens no *Bote:* os restantes dezeseis morreram logo engulidos pelo mar, começando pelo capitão, 2.º Piloto, e 2.º Praticante. As pessoas que estavam sobre o tombadilho em numero de nove, foram-se aguentando como poderam, até chegar o *Bote* com os tres marinheiros que a elle tinham saltado e tapado o rombo com a roupa que despiram embrulhada n'huma chapeleira que lhe passou perto. Hum rapaz por nome Agostinho botou-se a nado, e foi buscar dois remos que andavam á tona d'agua, e com elles forcejaram por irem apanhando algumas cousas que boiavam, como bahús que sahiram dos camarotes e da camara quando se despregou

o tombadilho, mas debalde, por que o mar éra immensamente grosso e encapellado, e vindo hum golpe delle, teve o *Bote* no fundo cheio de agua. Assim que pôde esgotar-se, foi-se apanhar hum colchão do Capitão, huma verga de cutello dos joanetes, hum balde sem fundo, e hum barril vazio.

Deste modo foram correndo, dando a poppa ás vagas esse dia e essa noite, na qual estiveram outra vez perdidos, más com agua dentro, agua fóra, amanheceo-lhe o dia 15, já com menor vagalhão, e de prôa a Oeste, pouco mais ou menos, buscando navegar ao Sudoeste guiando-se pelo sol e pelas estrellas. Do pano do colchão fizeram véla, da verga do cutello mastro, do remo verga, e de hum banco leme, promettendo o *Bote* a Nossa Senhora da Nazareth do Pará. D'entre elles começou o rapaz Antonio Cura, de Villa do Conde, a clamar, que se morriam, éra por falta de fé, pois se pedissem ao Senhor do Bom-fim elle os salvaria, levando-os á terra. Nesse dia 24, depois de feitas novas promessas e outras oraçoens levantaram-se todos em pé, e avistaram terra. Não podiam acreditar esta visão, porque já outras vezes se tinham illudido, mas quiz Deos acudir-lhes, levando-os á praia, e foi este mesmo rapaz pela lama dentro, para ver se dava com algum garapé de agua doce ou casas. Deo com effeito com elle, mas não vio casa alguma, e assim navegando e caminhando pelo lodo foram comendo caranguejos, hum grande rato, e quatro ou cinco ovos de passaros. Chegaram ao fim do garapé depois de noite, gritaram a ver se alguem lhes accudia mas em vão, tendo com tudo divisado pégadas de gente em todo o dia 24. Encalharam o *Bote*, e deitaram-se debaixo delle, para se livrarem dos jacareos e outros bichos que os devorassem. No dia 25 voltaram para a bôca do garapé, e ahi se demoraram todo o dia 25 comendo caranguejos, á espera que o vento mudasse. Começou hum passageiro a endoudecer pela fome, gritando que o Piloto o queria matar, havendo immenso trabalho em o trazer comsigo até á noite, na qual foram navegando para o sul com agua de vasante. O doido deitou-se ao mar, porém o Fejão e o Cura trouxeram-no para o *Bote* que amarraram com peda-

ços de mialhar colhidos casualmente, a hum remo que espetaram na lama. No dia 26 ao amanhecer, continuaram a navegar, encontrando ao nascer do sol hum preto na praia pescando, que logo os conheceo por naufragos, travando sua conversa por acenos, pois não lhe entendiam a lingua, até que chegou huma canoa, onde vinham dois mulatos e huma preta a quem fallaram sem se entenderem igualmente, mas por acenos lhe pediram de comer, e elles lhe deram huma pouca de farinha. Esta gente e o pescador, deram-lhe mais huns punhados de farinha que embrulharam na cinta do Fejão, e dois peixes grandes que então cahiram nas linhas do preto, bem como lhe deram huma das bilhas d'agua que traziam na canoa, cedendo-lhe o taxo para cozerem o peixe, emquanto aquelle corria á povoação distante obra de huma legua dar aviso dos naufragos para lhe accudirem. Feita a comida, tornaram a embarcar, quando voltou o preto, que não tinham entendido por ser francez, da aldeia chamada Jaracubó, indicando-lhe por acenos a posição della. Continuaram a navegar em busca da mesma, e passadas algumas horas, descobriram humas casas onde se dirigio hum dos passageiros italiano e hum marinheiro do navio. Chegaram a ellas, e fallaram a hum portuguez branco, o qual lhe deo logo de comer que já tinha feito pela noticia do naufragio, dada pelo preto pescador francez. Reuniram-se todos e comeram e contaram os seus males, dizendo-lhe o dono da casa que d'ali até huma legua pequena havia hum riacho por onde podiam navegar com segurança. A entrada do rio éra porém perigosa, com sua arrebentação, e por isso lhe pediram que os fosse ensinar, ao que elle se prestou, levando comsigo mais alguem para ajudar a conduzir o *Bote*. Chegaram a desembarcar meio mortos de cansaço e fome, e hum delles já em braços prestes a morrer. Dirigiram-se a humas casas onde os soccorreram caridosamente, vindo outras pessoas da povoação accudir-lhes, e os curaram, porque hiam chagados, e o doudo já tinha as feridas começando a gangrenar, recolhendo-o n'huma casa mais nobre onde lhe deram toda a assistencia no dia 26 até 27, mas no dia 28 falleceo, e foram en-

terrallo no cemiterio publico acompanhados de todo o povo, no dia 29. Ali se demoraram até que mandaram a Cayena, de onde vieram buscal-os depois de dez dias, por que não estava lá o Governador, tendo hido a Surinan. mas o Secretario enviou logo huma escuna com soccorros e hum cirurgião. Neste meio tempo chegou ao logar o Governador em hum vapor, que os foi deitar na escuna fundiada muito ao largo, guarnecida com hum sargento e quatro soldados, annuindo aquelle a levar-lhes o *Bote* a reboque, fazendo-lhes igual serviço o sargento commandante da escuna. Chegaram a Cayena no fim de tres dias entraram no hospital, onde se demoraram dez, bem tratados, em boas enfermarias, sahindo delle por sua vontade antes de restabelecidos, e foram levados para bordo do vapor em que recolhera o Governador. Queriam voltar para o Pará, mas não havia embarcação que os conduzisse, demorando-se a bordo seis dias, entrando o domingo, no qual foram á Missa com licença, e passaram por huma praça onde havia muita gente que fallava portuguez, que lhes deo muitas esmolas sabendo serem naufragos. A ração de bordo não os satisfazia pela fome antiga, e por isso foi o italiano a terra pedir esmola, o que muito desagradou ao Governador, que lho mandou estranhar, e prender o pedinte, e metter n'hum brigue que sahia para o norte. Estava a lagar para ó Siará em busca de gado, a galera franceza *Grand-Mareagan*. Deram a escolher aos naufragos hirem nella para o Siará, ou para França do Norte, preferindo elles o Siará para onde embarcaram, e onde aportaram no fim de vinte e cinco dias de viagem, levando o seu *Bote* salvador dentro della, que a muito custo obtiveram esta graça do Governador, demorando-se oito dias, nos quaes o Consul portuguez abrio huma subscripção a seu favor que produzio 25$000 réis a cada hum, havendo outras pessoas que, além desta quantia, se quotisaram, e deram mais 3$000 réis para cada hum delles.

No fim de 8 dias chegou a barca brasileira a vapor *S. Salvador*, que os conduzio ao Maranhão, e deste porto foram levados ao Pará, em 24 horas, onde terminou a sua perigrinação e desgraçado naufragio a 15 de Setembro.

Em Cayena quizeram comprar-lhe o *Bote*, bem como no Siará, mas como tinha sido votado a Nossa Senhora da Nazareth, não o venderam, levaram-lho em procissão, acompanhados de muito povo, de duas musicas, e de huma guarda de honra em grande uniforme, sendo só os marinheiros portuguezes naufragados, ajudados de outros muitos de navios tambem portuguezes a quem foi permittido carregarem com o barquinho salvador até á porta da igreja e collocarem-no apropriadamente.

Toda esta funcção foi gratuita, menos o Sermão, que se pagou generosamente, estando e assistindo os naufragos descalços a ella, dentro do *Bote*, e levando-o, passada a ultima oração para baixo do alpendre, ou telheiro do templo, onde o penduraram em offerta, e memoria deste milagre. Na cidade abriram nova subscripção, que produzio mais de 100$000 réis a cada hum dos marinheiros, ao dispenseiro e contra-mestre 150$000, e ao piloto 300$000 réis. Chegaram a Lisboa na escuna *Triunfo* em 25 de Dezembro o praticante Francisco José de Oliveira Fejão, e o piloto Antonio Alves Pedrosa. No decurso da viagem do *Bote* desde 14 a 24 nada mais comeram que os caranguejos e o rato, bebendo agua da chuva, alagados e transidos de fome e frio.

Outros casos iguaes a estes poderia aqui trazer para mostrar que se devem ás *Lanchas* e *Botes* dos mais possantes navios a salvação dos seus tripulantes, sendo-lhes mais proveitosas em tão tristes circumstancias as ténues taboas singelas dos seus costados, do que os maiores e mais fortes madeiros do cavername e altas amuradas daquelles, como todos os dias se está vendo: e como de huma imprevidencia e pouca cautela, resulta de ordinario a perda de muitos valores, e muitas vidas sacrificadas á incuria de quem não sabe mandar.

NOTA

RELATIVA AO APRESAMENTO DA FRAGATA «MINERVA» PELA FRANCEZA «BELLONE» DO COMMANDO DE MR. DUPERRÉ, NARRADO INCORRECTAMENTE POR MR. CHARLES DUPIN NAS «VOYAGES DANS LA GRANDE BRETAGNE», QUE RECTIFIQUEI A PAG. 271 DO ART. XII DESTE VOLUME «HUM EPILOGO DA HISTORIA MARITIMA».

Esta nota serve para corroborar quanto então disse da falsidade com que o mesmo Mr. Dupin avançou a noticia do apresamento da *Minerva*, pela *Bellone, chemin faisant:* Nota, que só me chegou á mão seis mezes depois daquelle artigo impresso, e vai hoje aqui figurar, só como additamento áquellas noticias que eu alcançara e me haviam sido transmittidas por officiaes de marinha contemporaneos do infeliz commandante Ignacio, que perdeo a celebre *Minerva*, tantas vezes nomeada, para deprimirem, sem razão, a nossa marinha de guerra. O author delle mostra estar bem informado do facto, parecendo até havel-o presenceado. Seja como for, este artigo tem aqui logar para se ver que nada exagerei de quanto me cahio dos bicos da penna sobre tal assumpto, e que os meus informadores, e os deste escriptor dizem todos o mesmo com pequena differença. Eis o Art. do *Jornal do Commercio:*

«*Jornal do Commercio* N.º 4534 — *Domingo* 6 de Dezembro de 1868. —*Episodio Maritimo.* — Sob este titulo encon-

tramos no *Commercio do Porto* o seguinte curioso artigo que lhe foi remettido por um velho marinheiro, e que o nosso collega publicou na secção dos communicados:

«Acabo de ler em uma gazeta do Rio de Janeiro a noticia dos festejos que tiveram logar em Loanda no dia 15 de agosto, anniversario da restauração de Angola do poder dos hollandezes, e bem assim do embandeiramento e salvas que houve no mesmo dia a bordo da esquadra franceza fundeada naquelle porto, por ser o anniversario do nascimento de Napoleão. O contra-almirante Dauviac, commandante d'esta esquadra, deu um jantar a bordo da fragata *Bellone*, a que foi convidado o governador e muitas outras pessoas. Talvez que nenhum destes convidados se lembrasse que 59 annos antes, a bordo d'esta mesma fragata, ou de outra com nome similhante, se passaram scenas bem differentes e cujo principal author jaz sepultado na igreja da Misericordia d'aquella cidade. Como este facto de dolorosa recordação hé pouco conhecido, julgo que a sua leitura não causará aborrecimento aos assignantes do *Commercio* e por isso peço a sua publicação.

Em 1809 navegava a fragata *Minerva*, do commando do capitão de fragata Ignacio Pereira Pinto, no mar da India, de volta de uma viagem de Bengala, onde tinha ido comboiar dois importantes navios mercantes e encontrando a fragata franceza *Bellone*, superior em força á *Minerva*, travaram renhido combate, em que ambos os combatentes se portaram com a maior valentia; mas mettendo-se a noite, o inimigo cessou o fogo, e fazendo força de véla retirou-se do logar da peleja e a nossa fragata continuou a sua viagem. No dia seguinte appareceram *Bellone* e a corveta *Victor*, que esta fragata havia tomado aos inglezes poucos dias antes. Travaram novo combate, e já se notavam grossas avarias de parte a parte e alguns mortos e feridos a bordo da nossa fragata, quando um individuo, chegando-se ao commandante, lhe annunciou que sua mulher, estando na enfermaria a ajudar o cirurgião a tratar dos feridos, tinha sido mortalmente ferida por um estilhaço de madeira (falleceu 3 dias depois; era senhora de

muita virtude, de uma das mais distinctas familias da Foz, e tia do actual thesoureiro do banco de Portugal).

Ainda que Ignacio era valente e arrojado nos perigos, este acontecimento causou-lhe profunda e dolorosa sensação: contudo não desemparou o seu posto, mas foi faltando-lhe aquella energia, com que até alli animava a sua guarnição. Não tinha um official activo e intelligente que o secundasse: o seu immediato, homem de froxas e de curtas ideias, em vez de animar, consta que foi o proprio que lhe deu a triste noticia do ferimento da mulher. O desalento bem depressa se apoderou de alguns officiaes e a confusão reinava já por toda a parte, quando o piloto, de seu proprio arbitrio, arriou a bandeira, e o infeliz commandante, depois de duas horas de combate, onde ficou prisioneiro dos seus inimigos, entregou a sua espada ao celebre commandante Duperré, um dos melhores officiaes que tem tido a marinha franceza.

Em 1810 entrava no Rio de Janeiro, vindo da ilha Mauricia, um navio parlamentario com 200 prisioneiros portuguezes, a maior parte procedentes da fragata *Minerva;* neste numero entravam o commandante e o piloto, que foram condemnados a degredo para Africa. O infeliz commandante, acabrunhado de desgostos, falleceu poucos mezes depois da sua chegada a Loanda, no mesmo dia em que lhe chegava o perdão do principe regente.

Este official era filho da Foz e havia passado da marinha mercante para a de guerra nos fins do ultimo seculo, e depois de ter estado captivo em Argel, foi resgatado, e voltando a Lisboa, continuou a servir nos navios do estado. Em 1807 foi nomeado para fazer parte do estado-maior da nau *Principe Real*, que conduziu o principe regente ao Brasil. Era um dos melhores officiaes da sua classe, fazendo-se notavel n'esta viagem pela sua actividade e muita experiencia das cousas do mar, e por isso mereceu a confiança do monarcha, que muitas vezes o mandava chamar para se informar do estado do tempo, etc., mas esta particular distincção foi esquecida e a sentença do conselho de guerra cumprin-se. Hoje, não obstante

a lei ser a mesma, os resultados são differentes, como ainda ha poucos annos vimos, pois tendo hum commandante perdido por negligencia (como annunciaram alguns periodicos e como geralmente corria n'esta cidade) um vapor na praia da Torreira, e mandando a lei que fosse expulso do serviço, o conselho de guerra o condemnou em deixar de commandar e de entrar por tres annos em promoções, e o que é mais para notar é que nem esta sentença acabou de cumprir, porque d'alli a quatro mezes foi perdoado por indulto real.»

RESUMO BIOGRAPHICO DA VIDA DO AUTHOR DOS *QUADROS NAVAES*

A rasão d'ella se publicar, hé só para corregir alguma inexactidão da que apparecer na *Histoire générale des Hommes vivants et des Hommes Morts dans le* XIXE *siècle*, escripta por Mr. Goncet em Genova, o qual incessantemente, e por varias vezes se dirigio a mim sobre a conveniencia de eu lhe remetter hum artigo desta natureza, havendo entre nós dois, varias missivas, das quaes dou a que acompanhava o meu exigido, e muito recusado trabalho. Não a dou por vaidade, nem por alardear serviços, porque se esse fosse o meu desejo, tinha muitas occasioens de proceder neste sentido, mencionando nos quatro volumes que acabo de publicar, actos da minha vida militar maritima, donde me resultaria fama honrosa, mas sempre deixei de inculcar-me, procurando só dar louvores a estranhos e dignos camaradas de arma. Como talvez a minha falta de vista não me ajude a seguir o estudo que tenho entre mãos, e parte delle já publicado nos dois volumes do *Bosquejo das Possessoens Portuguezas no Oriente*, sirva-me de Epitaphio este resumo biographico de quanto hei praticado, mal, ou bem, a favor do meu paiz.

MONSIEUR GONCET

«J'ai reçu les deux missives que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, m'invitant à vous écrire quelque article biogra-

phique relatif à ma personne pour l'*Histoire Générale des Hommes Vivants, et des Hommes Morts dans le* XIXᴱ *siècle.*

«Monsieur, je n'ai pas répondu de suite à cette flatteuse invitation pour cause d'une ataque de cécité qui m'a surpris, de telle manière que je fut contraint de laisser mes études, et toutes mes applications littéraires pour ne pas rester totalement aveugle : mais je vous ai envoyé par Mr. Preto, commandant du vapeur de guerre le *Mindello* qui allait à Civita Vecchia, mes trois volumes des *Quadros Navaes,* que, jusqu'à un certain point, pouvaient suppléer les éclaircissements requis. Toutefois, pour satisfaire à vos désirs, si gracieusement exprimés dans votre lettre du 7 de ce mois, je ferai le possible, avec grand sacrifice de mes organes oculaires, pour vous envoyer un court sommaire de tout ce que je pourrait vous dire à mon égard, pour être publié dans le volume de l'*Histoire Générale* qui va paraître. Voici à peu de chose près ce que j'ai à vous offrir :

Joachim Pierre Celestino Soares, du Conseil de Sa Majesté Très-Fidèle, Contre-Amiral, membre du Suprême Conseil de Justice Militaire, Chevalier des Ordres du Christ, et de la Tour et de l'Epée de la Valeur, Loyauté et Mérite, Directeur du Museum de Marine, l'un des quarante de l'Académie Royale des Sciences de Lisbonne, et Associé Honoraire de l'Académie Royale des Beaux Arts de la même Cité. Naît le 8 juin 1793. Commença ses études mathématiques dans l'Académie Royale de la Marine de Lisbonne au mois d'octobre de l'année 1815, et mérita la première prime que le Conseil de l'Amirauté décernait aux écoliers distingués qui se destinaient au service de guerre, en consequence de qui il fut inscript dans le cadre des Aspirants Pilotes de la Marine Militaire de l'année 1816. Il compléta son cours de marine dans l'année 1818 ayant obtenu les deux primes, des six, que l'Académie accordait annuellement aux écoliers distincts destinés à la Marine Royale, et passa au grade de Volontaire de l'Académie de la Marine; mais ayant obtenu simultanément d'être

enrolé dans la Compagnie des Gardes Marines à Rio Janeiro, par sa naissance et ses études, fut élevé au grade de Garde Marine conformément à la loi. Dans le mois de mai 1819, il fut embarqué de garnison dans la frégate *Successo*, capitaine d'un convoi de cinquante six bâtiments de commerce, escortées de la frégate la *Venus*, des bricks le *Providencia* et *Treze de Maio*, avec les goëletes la *Nymfa*, la *Velha de Diu*, et la *Léopoldina* pour l'île Madère, les îles du Cap Verd, et differents ports du Brésil, relâchant à Bahia, arrivant à la capitale au mois d'août 1819, où il fut promu au grade de lieutenant. Dans le mois d'avril de 1820 il a obtenu revenir en Portugal dans la gabarre la *Magnanimo*, et il arriva quand la ville de Porto fit la célèbre révolution de 24 août 1820. Dans l'hiver de cette année et pendant les premiers mois de 1821, il fit une longue croisère aux îles Açores et sur les côtes du royaume dans la frégate la *Perola* chassant les corsaires d'Artigues, et sa frégate l'*Heroine*, qui se refugia à Gibraltar après quel ques coups de cannons échangées de part et d'autre. Dans le cours de cette même année, il fit d'autres services à bord des corvetes *Princeza da Beira* et *Gentil Americana*, et la goëlete *Maria Zeferina*, d'où il a debarqué pour faire partie de la garnison du vaisseau de voyage aux Indes, la *Magnanimo*, qui sortie de Lisbonne pour ces contrées dans le mois de juin 1822, toucha à Mozambique, et retourna par Benguella et Angola. En mai 1824 il fut de nouveau mis de garnison à bord du transport le *Maia e Cardozo*, pour les mêmes parages, et qui arriva de l'Equinotiale à la fin de trois mois de mer pour cause de l'indiscipline de la compagnie pour Mozambique, excitée par le colonel Jean Casimir, que le commandant du navire craignit de lui faire changer de route pour Rio Janeiro prétextant la faute d'eau. Dans le cours du mois de mai 1827, fut embarqué de garnison dans le vaisseau de voyage pour l'Inde, la *Princeza Real*, qui porta le général Valdez à l'île Madère; et de cette île à Goa le gouverneur général D. Manuel de Portugal e Castro, touchant à Mozambique, et à son retour, dans les ports de l'Afrique, Benguelle et Angola, selon l'usage des vai-

seaux de cette carrière. A son arrivée à Lisbonne au mois d'août 1828, il trouva le système libéral déchu, la Carte Constitutionnelle abolie, l'absolutisme proclamée, et l'usurpation de D. Miguel établie. Le gouvernement d'alors préparait une expédition pour chatier les libéraux qui soutenait à l'île Tercère les droits de la Reine D. Maria Segunda, cette expédition était composée du vaisseau de ligne le *D. João Sexto*, où il fut embarqué (le 2 janvier 1829), et de plusieures frégates; mais survenant un horrible orage, le jour anniversaire de D. Miguel, étant tous les bâtiments pavoisés, la foudre tomba sur le mât du grand perroquet du vaisseau, descendi par le mât de hune, le grand mât, les mît en feu, de manière à courir grand danger de faire sauter le bâtiment qui était chargé de caissons de poudre sur le pont, et d'autres attirails de guerre. On n'a réussi à éteindre l'incendie qu'après grands efforts. Par ce contre-temps l'expédition se retarda, et le lieutenent Celestino Soares fut transferé au vaisseau de voyage de l'Inde, la *Princeza Real,* puisqu'il avait beaucoup de pratique de ses contrées; mais lui survenant une fièvre gastrique, il fut débarqué. Se rétablissant, il fut nommé de garnison pour le transport le *Maia e Cardozo* qui devait porter les criminels condamnées, et les déportés politiques pour les plages africaines : d'où il a encore débarqué faute de santé. Dans le cours du mois de septembre 1829, il fut contraint de prendre le commandement de l'yatch le *S. Martinho,* pour porter des vivres à l'escadre du blocus de l'île Tercère, et des dépêches au vice-amiral Prégo, nommé Capitaine Général des Açores siégant à l'île de S. Michel, d'où il est revenu avec applaudissements, et pour cela il obtient la permission de faire un voyage à la Chine dans le trois mâts de commerce la *Carolina* qui fut au Bengal, à Sincapour, Manille, et Macáo, revenant par Sainte Hellene, employant dans ce traject les deux années 1830, 1831, jusque au mois de juillet 1832. Arrivant à Lisbonne lorsque l'armée libératrice débarqua aux environs du Porto il émigra, se rendant à bord de la goëlete anglaise la *Viper,* de l'escadre de cette nation, qui croisait à l'embouchure du Ta-

ge, et qui le porta au vaisseau amiral l'*Albion*, d'où il fut transferé au brick le *Royaliste*, de ce brick au *Levret*, et du *Levret* au vapeur le *Ramona* qui le conduisit à Porto.

Pendant le siège de cette ville, il fut chargé d'établir les télégraphes dans toute la ligne de ses fortifications, et ensuite, il commanda la goëlete la *Ilha Terceira* qui, après une croisière de quelques semaines rentra dans le Douro, sous le feu ennemie de la rive gauche de la rivière, pour protéger la *Serra do Pilar* contre les ataques des assiégeants, de telle façon que les ennemies, construisirent des batteries pour la faire couler bas, comme en effet ils ont parvenues à obtenir à la fin de huit jours de feu successif; il commanda les batteries du *Terreiro*, et la célèbre batterie de la *Victoria*, toutes deux servies par des matelôts de sa goëlete plongé dans les eaux de la rivière: et aussi la goëlete la *Graciosa*, où il a perdu le garde marine *Bressane Leite*, protégeant une sortie que les assiégées firent à *Villa Nova de Gaia* le jour 10 decembre 1832. Il a réussi à construire le premier pont que les assiégées ont établi pour communiquer avec la *Serra do Pilar*, malgré la grêle de bales ennemis qui empêchaient, et détruisaient ses travaux. Il commanda les cannonières du Douro, avec lesquelles il ataqua et brula deux grandes cannonières ennemies revetues d'écorces aux bordages, défendues par de fortes détachements d'infanterie postées aux rives prochaines, qui lont fait couler bas ses deux cannonières, la nombre 8, et la 14, avec un canot et un bateau plat qui tous quatre se sont immergées, par les fusilades miguelistes, sauvant à peine sa propre cannonière la 12, sâbordée de vingt deux trous de bales de fusil, tombant à ses côtés entassés les uns, sur les autres, un caporal de la brigade de la marine, et quatre de ses anciens matelots de la goëlete la *Terceira* qui ne l'on voulut jamais quitter.

Après le siége, il fut appellé à Lishonne pour commander la goëlete la *Amelia* qui faisait partie de la nombreuse croisière des ports du nort du royaume, composée de la corvete la *Izabel Maria*, bricks *Villa Flor*, *Vinte e Tres de Julho*, et *Liberal*, les vapeurs le *Jorge 4.°*, et le *Terceira*, et la goëlete

la *Prudencia:* faisant lui seul cinq prises. sans que les autres sept croiseurs fissent aucune.

Terminée la campagne de la restauration, il fut nommée commandant du district littoral d'*Aveiro*, et chargée des ouvrages de la barre du *Vouga*, où il resta deux années. Ayant les Lords de l'amirauté britannique priée son gouvernement d'inviter celui de Portugal, d'ordonner des observations météorologiques sur les côtes de ce pays pendant la lunéson des mois de juin et juillet 1834, pour vérifier le phénomène qui, selon les calculs et prévisions des astronomes anglais, devrait avoir lieu, *de rester l'eau de la mer, un certain nombre d'heures, sans monter, ni descendre*, de la même manière et avec les mêmes données que l'on employerait sur les côtes de la Grande-Bretagne; fut le capitaine Celestino Soares l'un des officiers chargés de ces observations, lesquelles, pour sa part, eurent lieu dans la rade de *Buarcos*, comprise entre le cap *Carvoeiro* et l'embouchure du *Mondego*, avec un personnel suffisant pour toutes les opérations scientifiques, et soins que cette commission conseillait: étant lui, le singulier observateur portugais qui à reussi à vérifier, et constater le fait du répos des eaux de la mer, prévu en Angleterre, par des preuves dignes de foi, et témoignées par le personnel à ses ordres qui, unanimement s'a rendu responsable de son existence.

Dans le mois de décembre de cette année 1834 il fut élu Député de la Nation par le collège eléctoral du Porto, siégeant à la chambre au mois de janvier 1835, au côté gauche; la chambre ayant été dissoute au mois de mai, il s'ensuivit la révolution de 1836, dans laquelle il prît une part active, et lorsque le ministère *Passos* s'organisa, il fut choisi par le ministre de la marine *Vieira de Castro*, pour commander une expedition composé de la fragate la *D. Pedro* de cinquante quatre cannons, et de la gabarre la *Princeza Real* de vintg six, pour apaiser les troubles de l'Inde, conduisant le gouverneur Marquis d'Aracaty et une compagnie d'infanterie pour Mozambique, et le gouverneur général Baron de Sabroso pour Goa, avec l'Archèveque et le gouverneur militaire, touchant à Ma-

dère où il devait recevoir un contingent de soldats, et les officiers pour Mozambique; sortant de Lisbonne au mois de mai 1837, et réalisant ses échelles de Madère et Mozambique, il arriva à Goa, au mois de octobre, où il reussit à établir les autorités qu'il amenait de la métropole; mais la faction refractaire ayant su gagner le Baron de Sabroso, il se livra à ses embuches, méprisant les vrais constitutionnels, et donnant toute sa confiance à ceux qui avaient expulsé le Préfet, fusilé les prisonniers de Tiracol et massacré, par trahison et perfidie presque tout le régiment d'artillerie qui obéissait à ce magistrat, qui fut forcé de s'enfuir pour Damão, dont la place avait toujours reconnu son autorité. De cette manière toute factieuse et antipolitique, il en resulterent des conflicts entre le commandant de la frégate, et le gouverneur, à tel point qu'il à voulu l'arrêter, envoyant à son bord le commandant de la gabarre la *Princeza Real,* de l'expédition et aux ordres du même officier, pour le conduire à la forteresse de la *Aguada*. Pour ne pas venir aux mains, et ne faire couler le sang de ses officiers et matelots qui voulaient sauter à terre et demander raison de cet abus d'autorité, il se passa au territoire anglais de *Vingorlá*, d'où il a pu se rendre à Bombay, et revenir en Portugal par l'Isthme de Suez, Caire, Alexandrie, Syra, Malta, Gibraltar, Cadiz, et Lisbonne, publiant l'Itinéraire de ce voyage qui a été bien accueilli. Par l'abandon de la frégate qu'il commandait, il fut traduit devant un conseil de guerre qui l'acquita unanimement; et il fut de suite nommé commandant de la frégate la *Rainha*. Les peuples de l'Inde, reconnaissants à son dévouement à leurs droits, et aux sacrifices qu'il avait fait, l'ont deux fois élû Deputé au Parlement National, où il a encore siégé dernièrement, élu par la ville de *Castello Branco*. Survenant la guerre civile occasionnée par le coup d'état du six octobre 1846, d'où il a resulté la révolution de Porto et des provinces du nord, de l'Algarve, Setubal, tout l'Alentejo, et presque tout le royaume, s'établissant la *Junta do Porto,* et un gouvernement qui menaçait de venir à la capitale, on ôta à Celestino Soares le commandement de

la frégate, il fut arrêté, et emprisonnée à bord de la frégate la *Diana* incommunicable, avec beaucoups d'autres personnes notables par leurs principes libéraux et fort populaires, craignant qu'elles ne fissent la révolution à Lisbonne, et il resta toujours incommunicable jusqu'à la proclamation de l'amnistie exigée par l'intervention étrangère du mois de juin 1847.

Terminées les guerres civiles, et ayant eu lieu la formation du ministère Saldanha et Rodrigo da Fonseca Magalhães, on le nomma commandant de la compagnie des Gardes Marines, Directeur de l'Ecole Navale, de l'Ecole de Construction et d'Architecture Navale, Directeur du Muséum de Marine, et membre de la Commission Consultive de Marine, et il fut chargé d'autres commissions. A la fin de douze années consecutifs dans cette position, il fut transféré au Suprême Conseil de Justice Militaire, où il siége actuellement.

Il à publié divers ouvrages desquels les plus apréciés sont les *Quadros Navaes* en trois gros volumes de quatre cents pages chacun, et les *Bosquejos das Possessoens Portuguezas no Oriente* in–4.°, desquels se sont publiés deux volumes qui il compte continuer.

Le titre le plus honorable qui le recommande à la considération de ses concitoyens, c'est le Décret que le Duc de Bragance a signé en le nommant Chevalier de la Tour et de l'Epée, publié dans la feuille officielle, la *Chronica Constitucional do Porto, n.°* 92 *de* 10 *d'Abril de* 1832, qui suit:

«S'ayant rendu digne de consideration le lieutenent de la «marine royale Joachim Pierre Celestino Soares, actuellement «commandant les cannonières du Douro, par la bravure avec «laquelle, commandant la goëlete *Ilha Terceira* il a soutenu «un feu successif par l'espace de huit jours contre les batteries «ennemies lui causant grands dommages, et se rétirant du «bord avec sa garnison, seulement quand ce navire, en con«séquence des voies d'eau qu'il avait reçu s'est submergé: et «également par la manière distincte avec laquelle il s'est con«duit en tout le temps qu'il a dirigée la batterie de la *Victoria* «qu'il a passé à garnir avec son équipage après qu'il a aban-

«donnée le susdit navire; et aussi bien dans le jour 10 décem-
«bre de l'année passée, dans le commandement de la goëlete
«la *Graciosa:* Pour tous ces respects, et pour vouloir l'hono-
«rer, et le condécorer: J'ai pour bien au nom de la Reine, de
«le nommer Chevalier de l'Ancienne et fort Noble Ordre de
«la Tour et de l'Epée, de la Valeur, Loyauté et Mérite. Le Mi-
«nistre et Secrétaire d'État des affaires du Royaume l'ait ainsi
«entendue, et le fasse exécuter.

«Palais à Porto, le 4 avril 1833.=*D. PEDRO, Duc de*
«*Bragance*=*Candido José Xavier.*»

Monsieur, je pourrais peut-être traduire ce Décret dans un meilleur français, mais j'ai voulu lui conserver une certaine couleur locale, et la locution strictement portugaise qui, selon ma manière de voir, lui donnent un certain mérite.

A l'égard de ma signature pour l'ouvrage que vous continuez à publier, je me limite maintenant à signer pour le volume qui portera mon nom, espérant que sa lecture me plaise, de qui je ne doûte pas, pour signer alors pour toute l'ouvrage, malgré son pris aussi élevée de 50 francs le volume.

Veuillez, Monsieur, recevoir les expressions de mes sentiments les plus distingués pour votre respectable personne.

Lisbonne, le 28 octobre 1867.=*Joaquim Pedro Celestino Soares,* Contre-Amiral.

P. S. Je vous envoys, Monsieur, mon portrait, supposant toutefois que vous avez déjà reçu un autre exemplaire par la main de Mr. Preto, commandant du vapeur de guerre le *Mindello,* avec les trois volumes des *Quadros Navaes.*

FIM

INDICE

CAPITULOS — PAG.

I.—Artilharia vinda de Moçambique em dezembro de 1866 ... 1
II.—Artilharia tomada aos Francezes na batalha de Victoria, referida aos cincoenta canhoens de bronze vindos de Moçambique ... 13
III.—Hum estoque de agua ... 17
IV.—Defeza da Marinha Nacional, em resposta a huma accusação que lhe foi feita em certo periodico dos Açores ... 23
V.—Digno porte do Tenente Rodrigues na embocadura do Zaire ... 31
VI.—Hum naufragio ... 37
VII.—Diversão a Cascaes por mar ... 45
VIII.—Cascaes e Setubal ... 51
IX.—Esquadras de exercicio e de guarda costa, com outras noticias, I e II ... 61
X.—Campos de Manobras, I e II ... 83
XI.—Successos do anno de 1794 ... 90
XII.—Successos do anno de 1795 ... 93
XIII.—Successos do anno de 1796 ... 102
XIV.—Successos do anno de 1797 ... 117
XV.—Successos do anno de 1798 ... 135
XVI.—Successos do anno de 1799 ... 147
XVII.—Successos do anno de 1800 ... 157
XVIII.—O vapor *Formiga* para Cascaes ... 175
XIX.—Hum vendaval no Tejo ... 181
XX.—Derrota da Curveta *Bartholomeu Dias*, para Genova, em Abril de 1868 ... 189
XXI.—Cortezias navaes no Tejo ... 199
XXII.—Hum Epilogo de Historia Maritima ... 211
XXIII.—O Hyate *S. Martinho Nazareth* ... 297
XXIV.—A lancha da fragata *D. Fernando* ... 315

CAPITULOS PAG

XXV.—Sciencias e Artes. Fragata *D. Fernando*, I. Carta ao Sr. Conde de Linhares, II. Carta segunda ao Sr. Conde de Linhares ácerca da mesma fragata, III. Reflexoens sobre a Marinha dinamarqueza e a nossa Marinha, IV. Reflexoens feitas ácerca da Marinha da Prussia e da nossa Marinha, incluindo hum facto atroz praticado por duas fragatas inglezas..... 322

XXVI.—Caldeirada no *Formiga*..... 353

XXVII.—Origem e estado da questão entre José Estevam Coelho de Magalhães e Joaquim Pedro Celestino Soares, I e II 361

XXVIII.—Brado patriotico..... 383

XXIX.—A Lancha, I, II e III 391

Nota relativa ao apresamento da fragata *Minerva* pela franceza *Bellone*, do commando de mr. Duperré, narrado incorrectamente por mr. Charles Dupin nas *Voyages dans la Grande Bretagne*, que rectifiquei a pag. 271 do art. 12.º d'este volume..... 409

Resumo biographico da vida do author dos *Quadros Navaes*..... 412

ERRATA IMPORTANTE

Na derrota da curveta *Bartholomeu Dias*, pag. 89, onde se lê «Genevoa» leia-se «Genova».

Muitas outras emendas eram necessarias, porém o leitor facilmente as poderá corregir, sem recorrer a erratas, porque de ordinario constam apenas de haver hum *v* em vez de hum *o*, e achar-se este em logar d'aquelle, etc.

LIBRARY
APR
5
1979
UNIVERSITY OF TORONTO

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DP
551
S6
1861
t.4

Soares, Joaquim Pedro
Celestino
Quadros navaes

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 15 08 09 009 9